Четырнадцать тысяч и выше

АНАТОЛИЙ МАРКУША

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

90-летию ВВС России посвящается

Современная Авиация родилась из мечты. «Не мы, а правнуки наши будут летать по воздуху, ако птицы», — говорил еще Петр I.

Сколько лет мечте — не сосчитать. Сколько лет Авиации — общеизвестно. По историческим меркам она родилась вчера. А сегодня мы уже не можем представить себе полноценную жизнь без нее. Хотя, если постараться, представить можно: от Москвы до Владивостока — на поезде, из Европы в Америку — на корабле…

Современная Авиация — это сверхзвуковые скорости и стратосферные высоты, это передовые технологии и прецизионное производство, это огромный парк летательных аппаратов различного класса и назначения. Современная авиация — это престиж и национальная безопасность государства.

Перед вами, уважаемые читатели, второй том сочинений летчика с довоенным стажем, писателя Анатолия Маркуши. Анатолий Маркович знает о небе и полете не понаслышке. Он свидетель и непосредственный участник многих важных событий в истории отечественной Авиации. На его книгах выросло не одно поколение людей, влюбленных в Авиацию, посвятивших ей свою жизнь. В год 90-летия Военно-воздушных сил пусть это издание станет подарком всем, кто посвятил свою жизнь Авиации, и кто еще только собирается сделать свой выбор.

Рисунки художника В. Романова

-
- От автора
- О тех, кого мы мало знаем
  - Чему верил Юнкерс?
  - Мессершмитт без кавычек
  - Восхождение
  - Танк летающий
  - «Спорьте со мной!»
  - 50 лет в ускорении
  - Герой и кавалер
  - Семьдесят из ста всевозможных…

От автора

В авиацию я пришел еще в довоенное время, когда задача, обращенная к поколению, формулировалась так: летать выше всех, летать дальше всех, летать быстрее всех. И канонизированный Сталиным образ Валерия Чкалова, возведенный в ранг великого летчика нашего времени, способствовал принятию решения тысячами мальчишек — летать! А еще из Америки пришел подарок болгарского авиатора Асена Йорданова — его гениальная книга «ВАШИ КРЫЛЬЯ», адресованная юным романтикам Земли. Она стала нашим Евангелием.

И пусть никого не удивит название мною написанного — «14000 метров и выше». В ту пору это был потолок, к которому стремилось целое поколение, а достиг его первым Владимир Коккинаки.

Авиация — совершенно особенный мир. По мере сил и способностей я старался ввести в него читателя, строго соблюдая при этом лишь одно правило — ничего, кроме правды, и преследуя единственную цель: убедить — авиация лучший из миров, который дано прожить человеку.

Москва

2002 г.

О ТЕХ, КОГО МЫ МАЛО ЗНАЕМ

О тех, кого мы мало знаем

Чему верил Юнкерс?

Постарайтесь только представить, однажды осенним утром человек обнаруживает в своем почтовом ящике такое послание:

«Дессау, 23 сентября 1933, г-ну профессору Юнкерсу, едино владельцу концерна «Юнкерс».

Германия проснулась!

Теперь начинается великая чистка! В нашем Отечестве будет наведен порядок, и Германия освободится от паразитов демократии, которым нет места в Третьем Рейхе.

Во-первых, во-вторых и в третьих, вы — демократ, конечно же еще и народопартиец, вы якшаетесь с жалкой партией экономистов, вы пытались установить связи с коммунистами, но это вам не поможет.

Не думайте, что вам и далее удастся обманывать народ «патриотическим» сценарием о России. Даже, если вы очень ловкий, перед судом волей-неволей придется выложить все. Общественность должна узнать все до конца, и тогда, пощади вас бог, старый демократ!

Придется обнаружить истинную окраску, и вы больше не увильнете от ответственности; в Третьем Рейхе нет места таким людям. Мы со всеми управимся, потому что мы — национал-социалисты».

Вместо подписи была нарисована свастика.

Перечитываю это документальное свидетельство из прошлого, испытывая смешанное чувство брезгливости и недоумения. Всякая анонимность — отвратительна, отсюда — брезгливость, а недоумение оттого, что меня лично бомбили с отчаянным воем пикировавшие «Юнкерсы-87». И вес, кто еще помнит войну, едва ли позабыли о существовании «Юнкерсов-88», — зловредная была машина на вооружении фашистских ВВС…

Почему же Гуго Юнкерс, как следует из подметного письма, не очень-то устраивал национал-социалистов? Стоит, наверное, повнимательнее, вчитаться в жизнеописание этого далеко незаурядного человека, чтобы понять, кем же он был на самом деле, во что веровал?

В 1927 году, когда самолетостроительная фирма «Юнкерс» процветала, и ее владелец строил весьма далекие и весьма смелые планы, он сказал однажды о пассажирском самолете — это должно быть «оружие мира и человечности». Стоит запомнить сказанное профессором. А теперь — по порядку.

Гуго Юнкерс — один из семи сыновей Генриха Юнкерса —

родился в 1859 году. Он рос во вполне обеспеченной семье, рано проявив склонность ко всякому рукоделию и вкус к лабораторным исследованиям. Техническое образование завершил в двадцать четыре года в Аахене, в качестве свежеиспеченного инженера начал заниматься двигателями внутреннего сгорания.

В октябре 1892 года учредил собственную фирму, и на двери его дома в Дессау появилась респектабельная дощечка «Гуго Юнкерс — гражданский инженер».

К этому же времени относится первый патент Юнкерса — № 71731 — на калориметр оригинальной конструкции…

Фольксваген — название знакомое сегодня каждому. Сперва за ним стояла просто идея дешевого автомобиля, потом образовалась фирмам, и машина сделалась вскоре одной из самых популярных на свете. А ведь много раньше идеи народного автомобиля появилась мысль создать фольксбадеофен — народную ванну с газовой колонкой. Вся соль этого изобретения сводилась к почти мгновенному подогреву воды. Запатентованная Гуго Юнкерсом идея быстро шагнула за пределы Германии. Молодой инженер становится предпринимателем, налаживает собственное дело. И шаг за шагом с педантичностью необыкновенной развивает технику горячего водоснабжения кухонь, квартир, домов. Всякому новому изделию или начинанию предшествует основательная предварительная подготовка, теоретическое исследование. Это стиль Юнкерса — ничего не делать по наитию, экспромтом, непременно сначала накапливать информацию, *патентовать новизну и лишь тогда запускать вдело.*

В 1897 году тридцати восьмилетнему Гуго Юнкер су предлагают место профессора термодинамики в Высшей Технической школе Аахена. Казалось бы все состоялось — ученый, предприниматель, глава семьи… (Замечу в скобках, в этой счастливой семье выросли двенадцать детей!). Но, как говорится, пути господни неисповедимы.

Авиация поначалу занимает Юнкерса не больше, чем любого технически образованного человека его времени. Любопытно — залетали!.. Он наслышан о Райтах, интересуется успехами Блерио… Но вот к Юнкерсу обращается профессор Рейснер, он просит совета и помощи у коллеги. Дело в том, что Рейснер собирается строить летательный аппарат и размышляет над тем, как создать металлические крылья. На заре авиации, когда от земли еще с трудом отрывались примитивные этажерки, сплошь из планочек, проволочек, прозрачные, на полотняных крылышках, помышлять о металлической несущей плоскости было более чем

дерзко. Но именно такое металлическое несущее крыло сконструировал и, верный своему принципу, аккуратно запатентовал (патент № 253788) Гуго Юнкерс.

Здесь необходимо *пояснение: запатентована была именно* конструкция крыла из гофрированного металла для летательного аппарата, а не летающее крыло. В немецкой литературе более позднего времени часто происходила путаница из-за неустановившихся терминологических понятий — годы-то, можно сказать, были для авиации еще младенческие, ясельный период не закончился…

Человек не только широкообразованный, но и от природы дотошно любознательный, Юнкерс, случайно прикоснувшись к проблеме летания, постепенно погружается в казалось бы совершенно чуждую ему стихию. Строя двигатели внутреннего сгорания, большие, стационарные, на тяжелом топливе, разрабатывая разнообразные водонагревательные приспособления; хорошо зарабатывая на этом, он тратит бешеные деньги на сооружение сначала одной, потом другой… аэродинамической трубы. Тысячи продувок крыльев, элементов самолетных конструкций, моделей летательных аппаратов проводит ученый — Юнкерс ищет, вырабатывает собственный взгляд на увлекший его предмет. И находит! Крыло — силовая конструкция. Оно должно быть свободно несущим.

Преимущества, вообще будущее — за монопланами. Идея толстых крыльев — плодотворная идея. Так, примерно сформулировал Юнкерс главные положения, к которым он пришел в начале века!

Теперь можно было приступать к постройке самолета совершенно нового типа. И в 1915 году появился Ю-1, по прозвищу «железный осел». 12 декабря машина впервые оторвалась от земли, подтвердив, что металлическая птица, не имеющая ни одного подкоса, ни одной расчалки, летать может.

В последующих полетах Ю-1 показал скорость 170 километров в час. Для своего времени это было отлично. Правда, тяжеловатым оказался самолет — 1010 килограммов. И Юнкерс с беспощадностью настоящего ученого определяет, почему перетяжелена конструкция — по неопытности начинающих самолетостроителей и из-за перестраховки. Бороться за прочность, конечно, надо, но не любой ценой, а непременно опираясь на точные знания и чистые эксперименты. Вскоре появляется Ю-2. На нем стоит 165-сильный мотор «Мерседес», машина развивает 185 километров в час, и… снова перетяжелена конструкция — 1165 килограммов. Много! Закладывается Ю-3. Он должен быть изготовлен из дюраля, самого легкого

материала… Но обстоятельства оказываются сильнее конструктора. Идет война и военное ведомство требует боевой самолет, оно отказывается финансировать пусть сто раз прогрессивные исследования Юнкерса, если те не будут напрямую работать в интересах фронта. А фронту требуется штурмовик. Маловысотный. Бронированный. Срочно требуется!

Все мы пленники обстоятельств. И профессор-пацифист, демократ по убеждениям, идет на компромисс, отступает от собственных принципов и строит сто восемьдесят девять самолетов-штурмовиков Ю-4… Увы, это было не единственное отступление, совершенное Юнкерсом за его достаточно сложную жизнь, протекавшую в очень трудное время. «Вправе ли мы, потомки, слишком строго судить его? Ведь слаб человек, сколь бы ни был он талантлив и одарен от бога.

11-го ноября 1918 года, в день подписании капитуляции Германией, Юнкерс собрал инженеров фирмы и поставил перед ними задачу — концентрируем силы на создании гражданских самолетов. Первое направление работы — немедленно приступаем к переоборудованию вчерашних боевых машин, второе направление — начинаем проектирование легкого мирного самолета с мотором в 70 лошадиных сил, одновременно занимаемся средней машиной — под мотор в 160–185 лошадиных сил, делаем прикидки большой машины…

Выйти на самолетный рынок с новой машиной в ту пору было почти невозможно: конкурирующие фирмы, выпускавшие военную технику поточно, обладали таким запасом готовых и полуготовых самолетов, которые можно было приспособить к мирному времени и продать по дешевке, что шансы на успех у Юнкерса были более чем скромные. Но он верил в свою судьбу.

Первый Ю-10 удалось приспособить к полетам из Дессау в Веймар. Не бог весть какое достижение, но все же — самолет внедрили в регулярные полеты…

Исподволь идет работа над Р-13. Занимается новой машиной, которой вскоре открылось блестящее будущее, талантливый молодой инженер Отто Рейтер (он умер в 1922-м, едва достигнув тридцати пяти летнего возраста). Это цельнометаллический, свободнонесущий моноплан, сконструированный в строгом соответствии со взглядами Юнкерса на будущее самолетостроения. 25 июня 1919 года летчик-испытатель Монц впервые поднимает Р-13, получивший первоначально имя «Герта», но вскоре названный «Соловьем». На этой машине были установлены многие рекорды, в том числе и рекорд высоты — 6750 метров с шестью пассажирами на борту. Но, пожалуй, существеннее всех рекордов, что регистрировались в ФАИ,

абсолютная победа новой идеи — будущее принадлежит моноплану, низкорасположенное крыло предпочтительнее иных вариантов, материал авиации завтрашнего дня — дюралюмин.

Р-13 стремительно завоевывает мир. И это не просто фраза: самолет строят по лицензии многие страны, в том числе — США, строят и в Москве. Машина летает над всеми континентами, летает в самых разных вариантах исполнения — с более, и менее мощными моторами, на колесном и поплавком шасси, летает на лыжах. А не вспомнить ли ее закрытую пассажирскую кабину с отоплением. Пожалуй, это было впервые — забота о комфорте полета!

Всего было построено до тысячи самолетов Р-13. В Дессау выпуск начался в 1919 году и продолжался до 1932-го, тринадцать лет!

В свое время знаменитый Бенц на вопрос, что существенного, по его мнению, он создал в жизни, ответил с некоторым удивлением в голосе: «Как что? Я создал автомобиль». Согласно этой формуле Венца, Юнкерс мог бы сказать: «Я создал первый цельнометаллический пассажирский, самолет».

Из самых знаменитых пассажиров Р-13 я бы отметил Альберта Эйнштейна и Фритьофа Нансена, хотя список этот можно бы длить и длить. Машина была очень популярна в Америке, где постоянно участвовала в разного рода гонках, соревнованиях, рекламных полетах…

Сразу по окончании первой мировой войны Юнкерс высказал идею постройки больших самолетов, допуская возможность создания сто- и даже тысячеместных воздушных кораблей. Понятно, не сразу. Но уже в 1920-24 годах в фирме «Юнкерс» проектируются трехмоторные самолеты на 24 пассажира. Размах крыла видится конструкторам около 38 метров, длина — 24, несущая поверхность крыла — 240 квадратных метров. Задумывается и четырехмоторная машина с размахом в 36 метров, с весом конструкции 9000 килограммов. Сохранился для истории проект № 11 1921 года. Двухкорпусная летающая лодка, размахом в 33,2 метра, на 60–64 пассажира, выдержана в обтекаемых, исключительно благородных очертаниях. А чтобы никто не подумал, что все это было маниловщиной, пустым мечтанием, сошлюсь на проект № 12 (1924 г.). Его Юнкерс представил на собрании Общества Немецких Инженеров вполне официально. О чем же шла речь? В развитие своего патента 1910 года Юнкерс предлагал теперь вниманию коллег Ю-1000, машину на 100 пассажиров, экипаж — 10 человек, вес конструкции 14000 кг. Максимальная толщина крыла — 2,3 метра. Размах 80 метров, площадь — 600 кв. метров. Длина — 24 метра, высота

машины — 7,5 метра. Крейсерская скорость — 190 километров в час.

Здесь нет возможности перечислить даже малую частицу разных самолетов — спортивных, легких, средних, пассажирских, — построенных в фирме «Юнкерс». Но стоит отметить одну особенность, весьма характерную именно для Юнкерса. Каждый самолет непременно имел продолжение. Поясняю: удачный одноместный тренировочный аппарат превращался о двухместный учебный. Зарекомендовав себя на сухопутном аэродроме, самолет «вставал» на поплавки и пополнял парк гидросамолетов. А уж о вариантах установок двигателей нечего и говорить. Двигатели не просто менялись на более мощные, но, случалось, на трехмоторной машине работали двигатели разных конструкций: одной — средний, и другой — два крайних. Больше того, одномоторный по рождению Ю-52 уже в процессе эксплуатации, получив широкое признание «вырос» в трехмоторный Ю-52.

В череде новых самолетов, выходивших из цехов Дессау, особого внимания заслуживает G-23, переименованный вскоре в G-24. Это был трехмоторный пассажирский самолет, решавший в первую голову, две задачи: надежность и комфорт. В 1926 году машина пролетела от Берлина до Пекина, демонстрируя свою надежность всем заинтересованным лицам и странам. В салоне регулировалась температура воздуха, здесь были установлены удобные откидывающиеся кресла, имелся туалет, умывальник. Специальные исследования подтвердили — самолет надежно, не теряя высоты, может лететь на двух моторах.

Самолеты Юнкерса разлетелись по всему свету, а фирма начала сооружение взлетно-посадочной полосы сперва с асфальтовым покрытием, следом — с бетонным. Что толкало авиастроителей на большие затраты? Расчет показывал выгоднее вложить средства в надежные ВПП, чем ремонтировать самолеты из-за поломок по причине плохого аэродромного покрытия. Подсчитали не только цену ремонтов поврежденных самолетов, но учли убытки от простоя летательных аппаратов на вынужденном ремонте.

В сентябре 1926 года первый полет пятнадцатиместного G-31. С 1928 года на борту рейсовых самолетов этого типа появились стюарды. Кроме всех прочих удобств, пассажирам предоставлялось горячее питание из бортовой кухоньки. Для чего это делалось? А вот так уже в двадцать восьмом году примеривался Юнкерс к трансатлантическим полетам в Америку. И, конечно, не об одном полетном питании беспокоились конструкторы. На G-31 впервые в европейской практике

пилотская кабина получила шторки, позволявшие закрывать командиру корабля видимость естественного горизонта. За небом смотрел второй пилот, а командир тренировался пилотировать вслепую, исключительно по приборам. Это тоже была подготовка к полетам через Атлантику, подготовка к покорению ночи и облаков.

Полагаю, читатель заметил, я избегаю злоупотреблять цифрами, сколь бы замечательны ни были сами по себе показатели, характеризующие самолеты Юнкерса. Делаю это умышленно: цифры, вернее перебор количественных показателей, беда едва ли не всех, так называемых, авиационных книг. Но как обойтись совсем без цифр, если с 1915 до 1927, за каких-то двенадцать лет, на самолетах Юнкерса были установлены пилотами разных стран боле 50 рекордов!

Дни, прожитые фирмой, словно шаги командора, приближали Юнкерса к его непредсказуемой судьбе: 6 ноября 1929 года поднимается G-38, и снова в новые мехи вливается старое вино, об универсальной машине, оснащенной четырьмя мощными двигателями, способной конкурировать с железнодорожным транспортом. Юнкерс говорил еще в 1910 году, и не только говорил, — запатентовал идею. Теперь пришел черед шеф-пилоту фирмы Циммерману показать самолет в небе. И он устанавливает серию рекордов скорости с нагрузкой до 5000 килограммов. Экипаж самолета — 7 человек, включая стюарда. Салон разделен на две части — красную (для курящих) и голубую (для некурящих), 34 пассажира в самолете чувствуют себя вполне вольготно — есть даже спальные места!

А вот для специалистов должно быть особо любопытно — фюзеляж двухпалубный. Фирма разработала подробнейшую инструкцию для каждого члена экипажа (еще один вид заботы о безопасности). Эта инструкция предусматривала и «молитву», которую совершают и сегодняшние экипажи всех транспортных кораблей, когда перед взлетом зачитывается, что должно быть сделано каждым, и каждый подтверждает: сделал!..

Известно, что после поражения в первой мировой войне, Германии было запрещено строить военную авиацию, вообще на сооружение новых самолетов наложили множество ограничений. И Юнкер су никогда бы не создать такой могущественный самолетостроительный и моторный концерн, какой он создал, не находи он и его сотрудники обходные пути. Перестраивали самолеты в Швеции, пользовались помощью Соединенных Штатов, открыв там филиал, концессировали завод в Филях и долго сотрудничали с Москвой… Устроили колоссальную путаницу с маркировкой самолетов, — теперь историки так до

конца и не могут разобраться, какую машину строили в Швеции, а потом внедряли в Германии, а какую, выпустив в Германии пассажирской, обратили в Москве в самолет-разведчик, вооруженный пулеметами и бомбодержателями.

Трехмоторный самолет «Красный медведь», что был брошен в свое время на поиски исчезнувшей во льдах Арктики экспедиции итальянского генерала Умберто Нобиле и пилотировался Борисом Чухновским, вторым пилотом Георгием Страубе, штурманом Анатолием Алексеевым и бортмехаником Александром Шелагиным, был из «фамилии» «юнкерсов», хотя официально и назывался «ЮГ-1».

Уже было упомянуто, что Ю-52, поначалу транспортный одномоторный самолет, охотно приобретался небольшими пассажирскими авиакомпаниями и вполне успешно эксплуатировался во многих странах. Но машина могла больше, чем делала в одномоторном варианте. И инженеры Юнкерса, образно говоря, «вырастили» самолет, превратили его к 1931 году в трехмоторный 17-местный пассажирский летательный аппарат повышенной надежности и комфортабельности. К 1937 году Ю-52 эксплуатировали никак не меньше, чем в двадцати семи компаниях на всех материках Земли. Для своей эпохи эта машина оказалась самой надежной и самой живучей.

До 1933 года Юнкерс получил 350 патентов в Германии и 2150 заграничных. С патентных претензий и начались трения с сотрудниками, плюс усложнилась жизнь из-за нового кризиса в мире. Вероятно, характер у Гуго Юнкерса был не сахар, но так или иначе, очевидно одно — он был большим ученым, талантливым инженером и рисковым предпринимателем в одном лице, не расположенным делиться с кем-либо властью… Такое не очень-то поощряется… Рисковость Юнкерса, и об этом надо сказать обязательно, обладала особым свойством — он не слишком задумываясь, тел на любые траты ради разработки новых идей, ради проникновения в завтрашний день, ради развития науки. И это тоже далеко не всем нравилось, даже из людей, стоявших к нему очень близко. Юнкерс был одержим мыслью — небо для того и существует, чтобы в нем жил и успешно развивался воздушный транспорт!

Когда же Германию окутали коричневые сумерки, для Юнкерса наступили совсем плохие времена.

Тоталитарной системе враждебны мыслящие вольно персоны. Диктатуре не нужны даже гении, если они не желают стоять в общем строю и равняться на ефрейтора. С Юнкерсом фашистам необходимо было покончить. Но как? Слишком он был популярен ко всем мире, слишком далеко шагнул своими самолетами,

техническими идеями, связями за пределы третьего рейха, да и богат был… И его убрали тихо. Сперва отстранили от руководства концерном, потом административным порядком выжили из Дессау, вынудили отказаться от пакета акций, фактически держали в полной изоляции, не допуская к нему ни сотрудников, ни членов семьи… И в конце концов довели семидесятишестилетнего человека до остановки сердца.

Замолчать смерть Юнкерса было невозможно. Напечатали скромные траурные рамочки — жил, мол, жил, состарился, приболел и умер.

Но подлые властители умели эксплуатировать даже мертвых. Застрелившегося первого пилота Германии генерала Удета объявили трагически погибшим при испытании новейшего истребителя, дабы никто не подумал, будто у национального героя могли быть несогласия с режимом. Подобным же образом обошлись и с памятью Юнкерса — оставили его имя боевым самолетам, которые он не строил, с которыми не желал иметь дела…

Жизнь человека одним словом не подытожить, и все-таки, что проставить под мысленно проведенной чертой? Трагедия? Пожалуй.

Да простятся Гуго Юнкер су его грехи, да зачтется преданная служба нашему общему небу.

Мессершмитт без кавычек

Для подавляющего большинства моих соотечественников Мессершмитт воспринимается непременно с кавычками и, чаще всего с индексом, например: «Мессершмитт-109» или «Мессершмитт-110». Для тех, кто еще помнит войну, «сто девятый» или «худой» — была и такая кличка у этой агрессивной, высокоскоростной машины — видится истребитель, визуально очень напоминавший наш «як». А «сто десятый Мессершмитт» живо напоминает нашу «пешку», Пе-2, на которой, к слову сказать, прославленный герой войны И. Полбин выполнял весь высший пилотаж с блеском и озорством истребителя.

Однако, с той поры, когда Пе-2 можно было спутать в полете с Ме-110, а Ме-109 принять за Як-7, минуло полвека и естественная ненависть к «мессершмиттам» (с кавычками) поутихла. Мне думается, стоит хотя бы бегло перелистать страницы биографии Вилли (по метрикам Вильгельма) Мессершмитта, чтобы представить себе человека, оставившего весьма заметный след в истории развития мировой авиации.

Начну с цитаты: «Авиационный конструктор видит не только летающую ныне машину и не только ту, что еще строится или лежит пока в первых набросках. Трагедия нашею призвания в том и состоит, что задолго до появления нового летательного аппарата мы знаем — он бы мог быть лучше. Возможно, именно это обстоятельство и приводит нас к неустанному творчеству». Так писал Вилли Мессершмитт, авиаконструктор с мировым именем, отличавшийся весьма характерной особенностью — чем бы ни занималась его фирма, какие бы мелочи ни исправляла в любой машине, носившей его имя, Мессершмитт дотошно вникал во все подробности лично.

Две, мне кажется, заслуживающие особого внимания цифры: до 1963 года, когда Мессершмитту исполнилось шестьдесят пять лет, он успел получить 283 патента лично, а его фирма, сверх того, — еще 470!

Вилли Мессершмитт родился в 1898 году. Всего в семье было пятеро детей. С детства у мальчика обнаружились способности к рисованию, на них обратил внимание его родной дядя, известный в свое время художник-анималист, и всячески поощрял занятия живописью, которые Вилли Мессершмитт не оставил и во взрослости. И еще: едва научившись складывать буквы в слова, маленький Вилли заделался заядлым книгочеем. Предпочтение он отдавал книгам, рассказывающим о технике, посвященным истории естественных наук. На ранний выбор профессии

повлияли полеты дирижабля графа Цеппелина «Боденсее» (1908 г.) и посещение авиационной выставки во Франкфурте-на-Майне (1909 г.).

С двенадцати лет Мессершмитт начал строить авиамодели. Летающие! С помощью резиномоторчика.

В 1913 году юный самодельщик примкнул к группе Фридриха Харта, уже три года экспериментировавшей с планером. «Наша цель, — писал в своем дневнике Харт, — построить такой летательный аппарат, который мог бы подниматься в воздух силой ветра…» Чудо-аппарат у энтузиастов безмоторного летания не получился, но в постройке планеров они достигли больших для своего времени успехов, особенно если учесть, сколь неблагоприятна была обстановка: над немецкими умами властвовал в ту пору национальный герой граф Цеппелин — создатель дирижаблей. И аппараты тяжелее воздуха были не в моде.

Любопытно — пятнадцатилетний Мессершмитт в кружке Харта пользовался уважением вполне взрослых любителей авиации, они воспринимали его как равного, рано оце-, нив инженерный талант юноши и его дотошность в любой работе, за которую он безотказно брался.

Чтобы лучше понять человека, надо правильно оценить его время.

Когда 8 августа 1908 года Вильбур Райт выполнил свой первый полет в Европе, продержавшись в воздухе чуть меньше двух минут и не превысив двадцати метров высоты, этого оказалось достаточным, чтобы доказать множеству сомневавшиеся — полет на крыльях в возможностях человека. А ведь к этому времени Отто Лилиенталя, поистине первого крылатого человека, уже двенадцать лет как не было в живых. О нем все реже и реже вспоминали в Германии…

Из письма Мессершмитта от 27 сентября (915 года становится известным, что он лишь тогда, спустя девятнадцать лет после гибели Лилиенталя, принялся за изучение его бесценного наследия, невольно подтвердив: нет пророка в своем отечестве.

Когда началась первая мировая война, Мессершмитта, по молодости, в армию не призвали и он остался главным продолжателем дела Харта. Война войной, а постройка планеров продолжалась. Первый, самостоятельно спроектированный и собственноручно построенный планер, Мессершмитт закончил в 1915 году. В сентябре Харт, получивший отпуск из части, машину облетал. С этой машины, названной 8–5, справедливо вести отсчет летательных аппаратов, построенных Вилли Мессершмиггом.

Нет-нет, я вовсе не намерен дотошно перечислять машину за машиной, что создавались им на протяжении долгих лет. Обозначив, так сказать, точку отсчета, хочу обратить внимание любознательных читателей: он начал, как многие, — с планеров. Время и опыт дали возможность конструктору заняться легкими спортивными самолетами, пассажирскими, почтовыми машинами, словом к Ме-109 протянулась нелегкая дорога. Он рано оказался в числе тех конструкторов, которые поняли преимущества металлоконструкций, — в начале тысяча девятьсот тридцатых годов это было не каждому по уму. Он выработал собственную стратегию инженерного творчества, положив в основу провидческий, я бы сказал, совет капитана Фербера: от шага — к прыжку, от прыжка — к полету. Иными словами, Мессершмитт стремился продолжать каждую начатую работу, усовершенствуя, улучшая, если позволительно так выразиться, выращивая прототип. И себя он «выращивал» — из способного конструктора становился человеком крепкой деловой хватки, предпринимателем, способным заглядывать далеко вперед, угадывая тенденции развития и запросы рынка.

После первой мировой войны для немецкого самолетостроения наступили тяжелые времена. Авиацию в Германии, можно сказать, прикрыл и. Потом последовали годы кризиса, спрос на самолеты упал во всем мире. Надо было обладать громадной силой таланта, чтобы выжить в этих условиях, сохранить и расширить фирму. Мессершмитту это удалось.

Среди наиболее перспективных ранних самолетов Мессершмитта заслуживает особого внимания М-29, впервые облетанный 13 апреля 1932 года. Тонкий фюзеляж благородных очертаний, безподкосное одностоечное шасси, забранные и элегантные обтекатели колеса, закрытый фонарь пилотской кабины… Эта стройная, как балерина, машина участвовала во многих состязаниях, долгое время модифицировалась, каждый раз достигая все более высоких показателей скорости, высоты, дальности полета.

Так М-29 стала предтечей знаменитого ВГ-108 «Тайфуна» — самолета, вобравшего в себя все новинки авиатехники, опробованные к середине тридцатых годов прошлого века. «Тайфун» участвовал во множестве спортивных перелетов, в гонках и, хотя он был четырехместным, смело конкурировал с другими машинами. Постепенно в нем созревал прототип будущего Ме-109 — того самого истребителя, что впервые показал себя в военном небе Испании.

Ме-109 бесчисленно много раз модифицировался,

переоснащался и дожил до конца второй мировой войны…

Я не пишу биографию Мессершмитта, а лишь скольжу по событиям его жизни, я не могу удержаться от такого весьма показательного эпизода. Когда Рудольф Гесс — заместитель Гитлера по партии, крупнейшая фигура в фашистской верхушке, внезапно улетел в 1941 году в Англию, улетел на Ме-110, тщательно подготовившись к этой акции — он долго тренировался перед тем, Мессершмитта вызвал Геринг. Можно себе представить, в каком тоне он предъявил ему претензию: «Как вы могли допустить этого сумасшедшего к полетам на вашей машине?»

Мессершмитт парировал мгновенно: «А как вы допустили такого безумца к управлению страной?»

В числе виднейших конструкторов Мессершмитт не только предвидел появление реактивной техники, но и весьма решительно принялся за ее разработку еще в начале сороковых годов прошлого века. Не споря о приоритетах — чей же реактивный самолет первым проложил след в небе, скажу лишь, что Ме-163 и Ме-262 оказались единственными реактивными истребителями, практически вступившими во вторую мировую войну. Эго случилось в самом конце, и влияния на исход боевых действий не оказало, но факт остается фактом — в 1945 Ме-262 строился серийно и испытывался в целом ряде вариантов…

В дни тотального разгрома гитлеровской Германии, Вилли Мессершмитту исполнилось сорок семь лет. Возраст для зрелого конструктора идеальный: накоплен опыт, еще не растрачены силы. Что же стало с Мессершмиттом, достигшим пика своих профессиональных возможностей?

Строить самолеты поверженной Германии снова было запрещено. Страна лежала в руинах. Главное предприятие Мессершмитта в Аугсбурге было на 75 процентов разрушено (американцы и англичане знали, что бомбить).

А жить Мессершмитту — Вилли Мессершмитту, инженеру и человеку, надо было. После того, как Нюрнберг остался для него лично без последствий, он конструирует… наручные электрические часы всего с тремя механическими частями. Эта работа приносит ему 5000 послевоенных марок — основу будущих доходов. Мессершмитт разрабатывает проект ветродвигателя с пятидесятиметровой вышкой, предполагаемая мощность установки — 2600 киловатт, назначение — качать воду. Он деятельно занимается проблемами жилищного строительства. Создает, в частности, оригинальные металлоконструкции, разрабатывает сборные элементы из пенобетона, которые должны способствовать быстрому восстановлению жилищного фонда

страны. Он рассуждает при этом и как инженер и как опытный предприниматель: «Я думал так же о социальных проблемах, волновавших мир в последние десятилетия. Как инженер и исследователь, я понимал, что с располагаемыми средствами и рабочей силой можно улучшить благополучие людей, если разумно распорядиться материальными и людскими ресурсами». Предложенные Мессершмиттом методы сборного строительства жилья давали до 30–45 процентов экономии, но… большой успех не пришел к нему. Сторонники классического строительства из старого, доброго, веками проверенного кирпича, вступив в конкурентную борьбу, вынудили Мессершмитта отойти от домостроительных дел. Это произошло в 1950 году.

Но его энергия находит новое применение. В 1951 году на рынке появляются швейные машинки «Мессершмитт», за десять лет их было выпущено 20500 штук. Швейные машинки пользовались большим спросом в послевоенные годы, но масштаб такого рода деятельности не мог удовлетворить Мессершмитта, и он погружается в исследования гидравлических установок, предназначавшихся для судостроения, он вникает в новейшие проблемы авто- и моторостроения, даже создает несколько проектов легковых автомобилей. Любопытно, что пятицилиндровый автомобильный мотор воздушного охлаждения с рабочим объемом цилиндров в один литр он выхаживает с хитрым прицелом на будущее: использовать в спортивном самолете, которого пока нет, но который живет в его воображении.

Автомобильные начинания славы Мессершмитту не прибавили, хотя его идеи признали заслуживающими внимания, внедрить их конкуренты не дали.

А жить-то надо было. И Мессершмитт обращает внимание на вошедшие в моду мотороллеры. Привыкший к изысканным формам своих машин, он надевает элегантный кузов на обычный мотороллер, и его аэродинамически усовершенствованная машина при ничтожной мощности мотора развивает скорость в 130 километров в час.

Девять лет строятся кузовные мотороллеры. До 1964 года фирма выпустила 75000 таких машин. Однако Вилли Мессершмитт не может удовлетвориться только этой деятельностью: душа авиационного конструктора и, к слову сказать, давнего обладателя пилотского свидетельства «А», требует причастности к небу. Но обстановка в Германии заниматься самолетостроением не позволяет. И Мессершмитт направляет свое внимание на Испанию. В свое время здесь по лицензии строили Ме-109, когда возникли затруднения с

получением двигателей из Германии, переоборудовали машину под моторы «Испано-Сюиза», позже ставили «Роллс-Ройс-Мерлин»… Словом, деловые связи с Испанией имели гибкое прошлое. И вот в марте 1951 года, впервые после войны, Мессершмитт приезжает в Мадрид. Встречи, переговоры на высоком уровне, не обходится и без торговли: каждая сторона стремиться не упустить… Мессершмитт откровенно высказывает свои взгляды на возможности испанского самолетостроения, отмечая при этом свою заинтересованность и проектировании реактивного самолета, в исследованиях новых двигателей.

Сотрудничество начинается скромно. Первым проектируется учебно-тренировочный самолет с поршневым мотором в 450 и во втором варианте — в 750 лошадиных сил. Для тех, кто помнит наш Як-18, замечу, испанский первенец Мессершмитта внешне очень походил на яковлевский тренировочный самолет.

Параллельно Мессершмитт с небольшой группой сотрудников вынашивает идею аналогичной машины с реактивным двигателем.

10 декабря 1953 года НА-100 — так был назван первый, построенный в Севилье, самолет Мессершмитта, получил воздушное крещение. В этой машине весьма характерно проявилась ведущая особенность инженерного мышления Мессершмитта: всякая конструкция непременно должна иметь свое логическое продолжение. Самолет с мотором в 450 лошадиных сил предназначался для первоначального обучения. Этого достаточно? Нет. Так ставилась задача заказчиком. Но этого мало, возражает конструктор. Машину можно использовать для направленной подготовки летчиков-истребителей, для чего предусмотрена установка двух пулеметов и стрелкового прицела. НА-100 годится и для обучения летчиков-бомбардировщиков: конструктор предусмотрел подвеску четырех пятидесятикилограммовых бомб. Все? Нет. На самолете отведено место для установки фото-оборудования, необходимого при обучении летчиков разведывательной авиации… Но и это не все! Для дальнейшего совершенствования молодых летчиков в пилотаже, в велении воздушного боя, в отработке тактического мастерства выпускается тот же самолете 750 сильным мотором…

Внедрить НА-100 в производство оказалось не так просто. Контракты контрактами, но приходилось преодолевать технологические трудности: испанская промышленность не располагала в то время всем необходимым оборудованием; сказывалось сопротивление конкурентов. Улыбавшиеся Мессершмитту американцы были далеко не в восторге от его деятельности в Испании. Они предпочли бы

видеть Мессершмитта в Штатах, но он не спешил туда. Мессершмитту виделся «испанский» НА-200 и НА-300 (вполне современный сверхзвуковой истребитель!).

Повторюсь: я не пишу биографию Мессершмитта, хочу лишь оконтурить, если можно так выразиться, судьбу человека, чье имя, естественно не внушало мне, участнику войны, летавшему на «лавочкиных», добрых чувств, но, тем не менее вошедшее в историю. Воспитание, которое мое поколение получило, не располагало к размышлениям, полагалось верить: раз немец — фашист, значит — враг и только враг… Но минуло время и пора, очевидно, отказаться от многих стереотипов. Вот я и решился заглянуть в прошлое с непривычных позиций… Если эти позиции надо защищать, скажу так: согласитесь, чем сильней, талантливей, необыкновенней побежденный, тем больше чести победителю. Последние слова адресую моим замполитам, которые в совсем недавние времена сожрали бы меня с потрохами за «попытку преклонения перед иностранным конструктором, отдавшимся служению…» ну, и так далее…

Продолжаю: чтобы не захлебнуться в политических течениях той *эпохи, течениях часто подспудных* и весьма коварных, замечу предельно кратко — хотя НА-100 и НА-200, построенные в Испании, оказались весьма удачными «мессершмиттами», под какими бы названиями их ни маскировали, американцы не дали Вилли Мессершмитту развернуться на Пиренеях в полную силу.

Первый полет НА-300 произошел 7 марта 1964 года близ… Каира. Испания «крутила любовь» с Египтом. И перенесение работ Мессершмитта в Африку надо, наверное, понимать, как многосторонний компромисс.

Но чуть подробнее о машине. НА-300 был сверхзвуковым истребителем с дельтавидным крылом. Вероятно, его бы не удалось воплотить в металле, когда б Фердинанд Брандер не сконструировал «под идею» Вилли Мессершмитта специальный турбореактивный двигатель Е-300. Кстати, небезынтересная деталь: новый двигатель на совершенно новый планер обычно стараются не ставить, традиционно принято такой двигатель предварительно облетать на каком-то уже надеж но освоенном самолете. Так поступают все и всюду. Е-300 был поставлен на… «Антонов-10» и испытан в небе Африки, на крыльях, рожденных в Киеве. Есть фотография — Брандер, заткнув уши, стоит у левого крыла «Ана», оглушенный ревом опробуемых двигателей — своего и русских…

Политическая обстановка меняется. Трудности перед Мессершмиттом не уменьшаются. Но он продолжает работать, проявляя завидную стойкость, надеясь на возвращение в

Германию…

В это время он пишет своему сотруднику Хансу Хорнунгу о впечатлении, которое произвел на него МиГ-21. Они познакомились — машина и человек — в Египте. Мессершмитт сравнивает данные НА-300 сданными МиГ-21 и четко намечает, что надо проделать, дабы достигнуть превосходства над истребителем русских.

9 мая 1955 года, спустя десять лет после окончания войны. Западную Германию принимают в НАТО и немцы получают возможность легально заниматься самолетостроением. Однако строить им приходится французские, итальянские, американские самолеты. Строить по лицензиям. На этом этапе Мессершмитт вынужден кооперироваться с Дорнье, Хейнкелем, Бельке… Не хочу гадать, с какими чувствами идет Мессершмитт на сотрудничество со своими давними немецкими конкурентами. Идет. Они декларируют единство во имя восстановления германского авиастроительного потенциала.

Еще 28 мая 1958 года Вилли Мессершмитт сделал карандашный набросок странноватого (по тому времени) летательного аппарата: на концах крыльев были изображены поворачивающиеся до вертикального положения два турбореактивных двигателя, еще два — располагались по бортам фюзеляжа. Так выглядела первая прикидка летательного аппарата вертикального взлета.

После громадной работы чисто исследовательского характера и мучительных доводок 29 июля 1964 самолет вертикалыюго взлета показал в полете сверхзвуковую скорость — М = 1,04! Все, казалось бы, шло прекрасно, но 14 сентября того же года случилась катастрофа.

Мессершмитт оставался в работе. В перечень его послевоенных конструкций внесено 108 проектов! Все последние годы он с особенным упорством занимался летательными аппаратами вертикального взлета. Верил — за этими машинами — будущее авиации. Он долго бился над схемой машины, взлетающей «по-вертолетному», набирающей некоторую высоту, после чего лопасти несущих винтов складываются, убираются в гондолы турбореактивных двигателей и дальнейшее движение происходит «по-самолетному».

Он работал до последнего.

Его признали во всем мире, он был очень знаменит, в какой мере счастлив — не знаю. Но Мессершмитт, конечно, сознавал: для развития авиации ему удалось сделать больше, чем очень много.

Восхождение

Многие, как ни странно, не жалуют арифметику. Но едва ли кто станет оспаривать объективную убедительность честных чисел. Исходя из сказанного, позволю начать так: в 18 лет он построил свой первый планер «Голубь»; в 19 лет выпустил в издательстве Общества друзей Воздушного Флота свой первый печатный труд. Брошюрка была тоненькая, но не в объеме суть — Олег Антонов указывал своим сверстникам, как надо начинать в авиации; в 27 лет его назначили главным *конструктором тушинского завода планеров; он прожил* 78 лет напряженной творческой жизнью. Написал 200 научных трудов, получил 72 авторских свидетельства, 10 зарубежных патентов. В его летной книжке записаны 60 часов налета и 34 часа парения. За 60 лет при его участии и под его руководством созданы 20 типов самолетов, они модифицированы 80 раз. Самолеты «Ан» 154 раза превышали мировые и всесоюзные рекорды. Он жил, учился и работал в Саратове, Ленинграде, Москве, Каунасе, Нокосибирске, Киеве… Этого перечня, мне кажется, достаточно, чтобы сказать: динамичный был человек.

Теперь подробности.

Еще в 1937 году он построил самолет связи, длинноногий, с высоким расположением крыла, очень похожий, по правде сказать, на немецкий Физлер «Шторх», отличавшийся способностью взлетать буквально с пятачка и приземляться на случайном клочке земли. С первенцем-самолетом пришлось изрядно повозиться, до него через руки Антонова проходили лишь планеры, хотя была попытка поставить 100-сильный мотор на ОКА-33. Этот мотопланер обладал грузоподъемностью в 1000 килограммов и мог держаться в воздухе 8 часов.

Но ни самолет связи, ни ОКА-33, хоть и были подготовлены к запуску в серийное производство, массовым тиражом, увы, не выпускались. Война подняла по тревоге, выгнала из Каунаса…

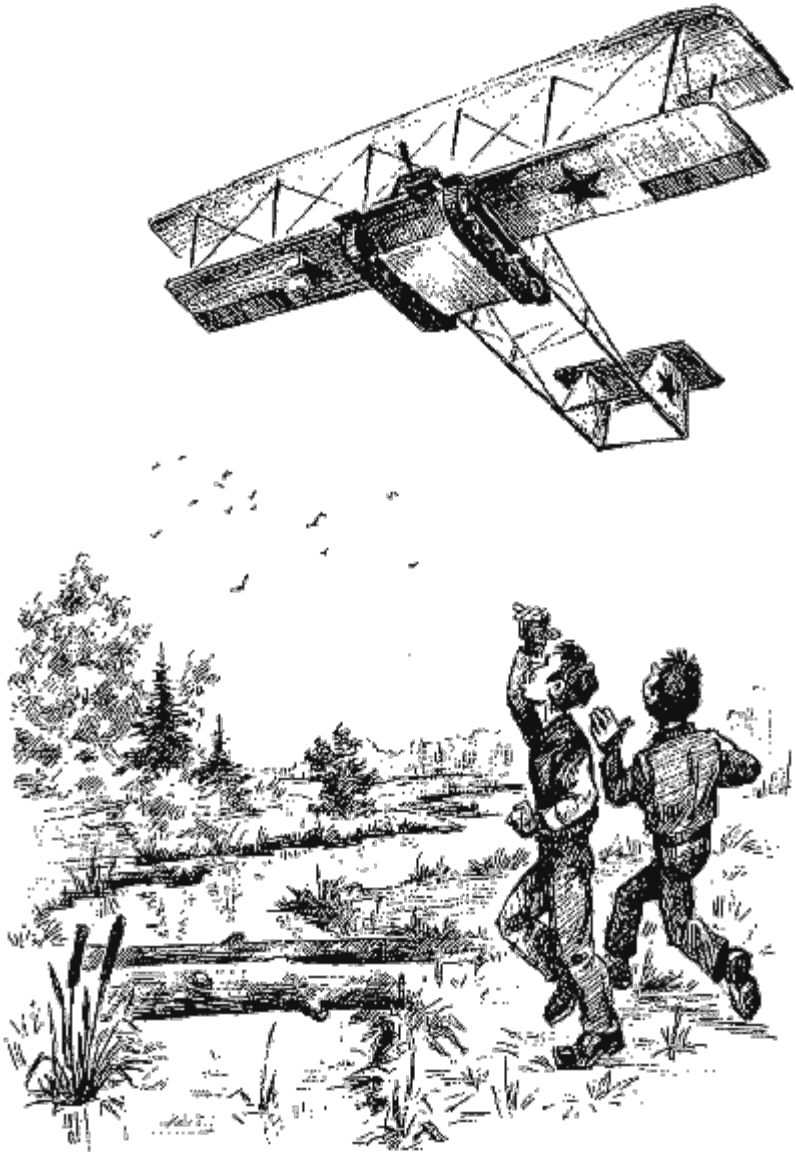
В сорок третьем по идее Антонова строится нечто невиданное — на обычный танк «надеваются» крылья, хвостовое оперение и оно, это странное сооружение летит на буксире самолета, отцепляется в заданном районе, скажем, вблизи вражеского аэродрома. Крылья и оперение сбрасываются и танк гусеницами и огнем громит самолеты противника на стоянках…

Анохин поднял летающий танк Антонова, подтвердив наглядно — идея весьма неожиданная и вполне перспективная. Но в ту пору не нашлось в стране подходящего самолета-буксировщика, у ТБ-3 мощности не хватало, и через несколько

минут полета перегревались моторы. Начинание заглохло.

Кажется, к месту будет вспомнить: «Через тернии — к звездам».

В старинном сонном городке Киржаче, где когда-то базировался планерный полк, на почетный постамент водружен десантный планер А-7. Эта антоновская машина хорошо потрудилась в интересах партизан, на А-7 в самую глухомань брянских лесов доставлялись боеприпасы, медикаменты, газеты, подкрепление с «большой земли», эвакуировали раненых, спасая жизнь отважным лесным мстителям. Антонова наградили многими орденами, медалями, почетными дипломами. Одной из первых была медаль «Партизану Отечественной войны» I степени.



Главный самолет Антонова был еще впереди, та машина должна была определить судьбу самого Антонова и судьбу его товарищей-конструкторов, самоотверженно трудившихся под знаменем Олега Константиновича. Речь об Ан-2, выполнившем свой первый полет 31 августа 1947 года. Но прежде была отчаянная борьба за возможность реализовать идею. «Почему биплан? — удивлялись те, от которых зависело финансирование работы, предоставление производственной базы и всего прочего, без чего самолет не рождается. — Век бипланов закончился, неужели это вам еще не ясно?» Ну, а соперники благожелательно вроде мурлыкали: «Скоростенка маловата, а так, может, он и

прав, Антонов?.. Хотя не совсем понятно, под какой двигатель будет заделан самолет?..» Вслух не произносилось — авантюризм, но намекалось.

А теперь еще раз совсем чуть-чуть арифметики. 40 лет отлетал Ан-2, перевезя 370000000 пассажиров, 9000000 тонн грузов, обработав 2000000000 гектаров сельхозугодий. Машина обрела 40 профессий — от крестьянских, первоосновных, до квалификации метеорологического разведчика, пожарного, таксатора лесов, воздушного фотографа и прочая, и прочая… Совершенно особую роль сыграл Ан-2 в освоении Арктики и Антарктиды… О работе Ан-2 в суровых северных краях надо сказать чуть подробнее. Прежде всего, трудами полярного пилота Михаила Каминского было доказано, что Север нуждается в особом, «своем» самолете — неприхотливом к взлетно-посадочным площадкам, во-первых, совершенно автономном, во-вторых, и непременно хорошо оборудованном новейшими навигационными системами, в-третьих. А еще желательно — дать полярным пилотам хоть малость комфорта…

Каминский первым оценил возможности Ан-2, облетал его в Арктике и доказал: вот машина, которая нам нужна, нет самолета лучше «Аннушки»! Но чего это стоило!

Как же удалось Антонову убедить сомневающихся, нейтрализовать конкурентов, обойти противников? За биплан, за Ан-2 проголосовала прежде всего экономика. В этой области человеческой деятельности Антонов всегда был силен. Человек великолепного здравого смысла он умел блестяще пользоваться экономической аргументацией в спорах. Об этом я еще расскажу чуть позже.

За Ан-2 последовал Ан-8 — двухдвигательный, турбовинтовой самолет, обладавший грузоподъемностью в 11 тонн. И туп важно не упустить — именно ошеломительный успех Ан-2 помог Антонову получить заказ на машину такого класса, как Ан-8. Скромная «Аннушка» нокаутировала противников конструктора, своим существованием доказала — Антонов может!

Пятью годами позже, в пятьдесят седьмом, развивая успех Ан-8, антоновский коллектив проектирует пассажирский Ан-10 и транспортный Ан-12, мощные четырехдвигательные воздушные корабли грузоподъемностью в 20 тонн, способные покрывать расстояние в 6000 километров. И вот подробность, заслуживающая особого внимания — эти две машины имеют 92 % унифицированных, общих деталей. Таким вот способом подтверждал свою приверженность экономике Генеральный конструктор.

14 стран закупили у нас эти самолеты. В историю освоения

Антарктиды вошел перелет Ан-12 по маршруту Москва — «Мирный».

Прежде, чем рассказывать о дальнейших ступеньках, что прошел Антонов и его коллектив к вершине успеха, разрешите мне сделать очень личное отступление. Возможно, это и спорно, но мне представляется, что всякая машина лично связана с характером, с человеческой сущностью ее создателя. По этой причине я и рискнул на отступление.

В служебной докладной Антонов писал: «Стюардессы должны получать зарплату с надбавками за знание иностранных языков, например по 20 процентов за знание каждого языка, по сдаче экзамена. Вес стюардесс следует максимально ограничить 50–55 кг. Экономия на весе стюардессы (30 кг при трех стюардессах) составит в среднем по закону больших чисел экономии в год, считая по 2 руб. на тонно-километре при 2000 ч. налета в год, приблизительно 70 тыс. руб. на каждом самолете в год». Эти антоновские строчки представляются мне интересными по нескольким причинам. Во-первых, они ярко высвечивают озабоченность Генерального проблемами экономии в воздушных перевозках. Во-вторых, стоит перевести те давние рубли в сегодняшние, чтобы эффект показался и вовсе ошеломляющим. В-третьих, они мне напомнили о письме Олега Константиновича, что я храню в своем архиве.

А писал Антонов о том, как, опаздывая на рейсовый самолет Москва-Киев, изловил свободное такси, катившее по Садовому кольцу с погашенным зеленым глазком. Со свойственной ему любознательностью Олег Константинович, понятно, поинтересовался у шофера, какой тому смысл катать самого себя по вечереющей столице? Ответ прозвучал, прямо сказать, неожиданный: «При наших государственных дураках самый прямой смысл: мне до плана не хватает семи рублей, доезжу, доложу в кассу и получу пятнадцать рублей премии…»

По щедрости душевной Антонов предлагал мне готовую тему для журналистского выступления и великолепную, на его взгляд, формулировку — «государственные дураки».

Уроки минувшего, думается, не должны исчезать бесследно, поэтому и вспоминаю о старом письме, тем более, что не сомневаюсь — за минувшие годы стюардессы не похудели и рентабельность такси не повысилась.

К наследию Антонова надо возвращаться снова и снова: он обладал великолепнейшей способностью мыслить с большим опережением времени, нелицеприятно, не оглядываясь на авторитеты. Четверть с лишним века назад писал: «Наша беда в том, что мы еще недостаточно занимаемся экономикой, а беда

финансистов и плановиков в том, что они имеют дело только с расходами, а доходы от науки и технического творчества они не считают». К сожалению, не могу процитировать всю статью Антонова, поверьте на слово, он бы не был самим собой, когда бы стал толковать лишь о недостатках, ошибках, проявлениях глупости, рутины… В любом публичном выступлении, какой бы области жизни оно ни касалось, Антонов непременно искал и предлагал «ходы», дававшие возможность, по его мнению, непременно «выиграть партию»… Всем советую перечитать его статью «Финансирование творчества», впервые опубликованную в «Известиях» 16 марта 1966 года. Очень современная и актуальная статья!

Критика, не предлагающая никаких позитивных решений, на мой взгляд, безнравственная критика. На это мое высказывание, прозвучавшее по радио, Олег Константинович немедленно откликнулся телефонным звонком: «С вашего разрешения беру на вооружение…»

А теперь вернемся к самолетам.

Ан-24 создавался на смену состарившемуся Ил-14. Новая машина должна была обслуживать внутренние линии, обходиться самыми примитивными аэродромами. Вместимость самолета — 48–52 пассажира. Уже в самом начале было известно — Ан-24 будет иметь ряд версий (отсюда и черточка между 48 и 52). Аэроплан ЭТОТ отличался решительно от всех других самолетов металлической конструкции: Антонов отказался от традиционного в самолетостроении использования заклепок. Клееносварная конструкция, созданная в ОКБ при деятельном сотрудничестве с «королем» сварки академиком Е. Патоном, была не просто новинкой — это была сенсация, если можно так сказать, международного класса. В самолете широко применялись полимеры, машина получила дополнительный реактивный двигатель, увеличивший общую энерговооруженность, уменьшивший аэродинамическую асимметрию, возникающую при вращении воздушных винтов в одну сторону, этот маленький двигатель обеспечил еще и автономный запуск маршевых двигателей. Более чем на 40 % повысилась транспортная эффективность при полетах в жарком климате, когда температура воздуха достигала 45 °С.

Из Ан-24, как и было задумано, «выросли» Ан-24Т, Ан-26 и Ан-26М, Ан-30 и Ан-30М… всего 40 (!) модификаций. Верный своему принципу целесообразности усовершенствования всякой машины, если это подтверждается экономически, Антонов довел ресурс Ан-24 до 50000 часов или 35000 полетов. Такой ресурс обеспечивает машине 25 лет жизни при обычных средних сроках

эксплуатации воздушных судов — 15–20 лет.

26 стран купили машину, которая подвела Антонова к «Антею» (Ан-22) и «Руслану» (Ан-124).

60 тонн полезной нагрузки принимал на борт «Антей», его крейсерская скорость, как показали испытания, составила — 595 километров в час, дальность — 8000 километров. Что особенно важно: машина вполне «укладывалась» в двухкилометровую полосу современного аэропорта, не требовала особого покрытия, больше того — могла работать даже с фунта.

А «Руслан»? 150 тонн полезной нагрузки, скорость 800–850 километров в час, дальность — 16500 километров.

Крыло «Ан-124» создавалось в содружестве с ЦАГИ, под руководством академика Г. Свищева. У основания оно достигает двух метров толщины и имеет самый малый вес квадратного метра поверхности. Чтобы достичь такого выдающегося результата, была разработана особая технология монолитных прессованных панелей длиной около 30 метров.

Появление антоновских «сверхсамолетов» на международных авиационных салонах, естественно, не прошло незамеченным. О восторженных приемах, о всеобщем удивлении, о почетных дипломах и наградах написано уже так много и с таким задором, что мне не хочется повторяться. Лучше я приведу может быть и суховато изложенный перечень важнейших технических решений, впервые воплощенных в Ан-124: «Компоновка самолета с относительно большими задними центровками и малыми запасами продольной статической устойчивости, что уменьшало его массу и потерю аэродинамического качества на балансировку (реализовано впервые в мировой практике), разработка и внедрение четырехканальной автоматизированной системы управления, обеспечивающей высокую безопасность полета (не имеет зарубежных и отечественных аналогов), создание фюзеляжа с самой большой в мире грузовой кабиной, использование длинномерных панелей с законцовками, шарнирного стыка центроплана крыла с фюзеляжем вместо традиционного фланцевого, применение конструкций из композитных материалов — эти и многие другие крупные научно-технические проблемы успешно решены при проектировании и постройке «Руслана».

Мне крупно повезло: я знал Антонова, к сожалению, не слишком близко и не очень продолжительное время встречался с ним. Но, как говорят, не надо выпить все море, чтобы убедиться в его солености, хватит и одного глотка.

В Киеве на заводском аэродроме мы шли с Антоновым по кромке летного поля. Олег Константинович остановился около

модифицированного, очень прозрачного Ан-2, предназначавшегося для разведки погоды, и своим характерным голосом начал рассказывать, что и как пришлось переделывать в стандартной машине, чтобы получилась вот такая «стеклянная стрекоза». Говорил он, как обычно, весьма четко и образно. И вдруг, что называется, тормознул: «Вы же меня не слышите, — с удивлением произнес Олег Константинович и, поглядев на меня как-то подозрительно, сказал: — Догадываюсь… Вы уже давно не летаете?! Сколько?..» К тому времени прошло полтора года, как меня списала с летной работы. Антонов все понял, не обиделся, ощутив тоску старого пилотяги, отлученного от полета…

Через каких-нибудь двадцать минут мы поднялись в киевское небо на модернизированной, прозрачной «Аннушке», набрали тысячу метров высоты, и здесь Антонов произнес лишь одно слово: «Угощайтесь!», уступая мне место второго пилота.

Всю жизнь сам Антонов при каждом удобном случае брал в руки управление, планера ли, самолета и всегда сожалел, что удобных случаев бывает так мало. Он не стал выдающимся пилотом, хотя летал вполне профессионально, но понимал машины и летчиков, как никто другой из его коллег конструкторов.

Однажды знакомый доктор прислал мне письмо, спрашивая, с кем бы имело смысл посоветоваться перед тем, как приниматься за постройку самолета-малютки. Я ответил: главный и самый авторитетный сторонник самодеятельного авиастроения Олег Константинович Антонов. И доктор написал Антонову. Меня не столько удивило, что Олег Константинович ответил совершенно незнакомому человеку, возмечтавшему приобщиться к авиации, а то, как он ему написал. Во-первых, от руки, во-вторых, подчеркнуто уважительно, в-третьих, предельно откровенно выразив сомнение в успехе — «чтобы построить самолет, который полетит, надо основательно подготовиться…» и дальше шел обстоятельный перечень знаний и умений, без которых не стоит и начинать…

Он умел быть деликатным, отзывчивым, что не мешало Антонову и «припечатать» ненавистного ему художника-приспособленца или своего брата конструктора-интригана. Антонов был всегда Антоновым.

В его московской квартире, на площади Восстания, я увидел небольшое полотно, исполненное маслом в свободной манере, как оказалось самим Антоновым. Я знал — Олег Константинович не равнодушен к живописи, но никогда прежде не видел его работ, а тут — небо, суровое, беспокойное, отяжеленное предгрозовыми облаками. Это особенные облака — фиолетово-

черные, манящие и настораживающие. Облака, населенные громом. Я подумал тогда: увидеть такое небо, увидеть его таким дано не каждому. Для этого надо быть планеристом и попытаться пройти на хорошем парителе с грозовым фронтом, постоянно ощущая, как догоняет тебя гроза, как она старается затянуть твою игрушку-машину в клубящуюся черноту, чтобы изломать крылья, уничтожить наглеца, вздумавшего бороться с ней.

Наверное, мне следовало что-то сказать художнику, хотя я уверен, Олег Константинович не нуждался в комплиментах — он знал себе цену, но я не нашел слов…

Сегодня думаю: летают его самолеты — хорошо, живут его особенные полотна — хорошо. Антонов продолжается — в небе и на земле.

Танк летающий

За полгода до того, как началась первая мировая война, ему исполнилось шестнадцать лет. Подобно многим своим сверстникам, Курт был безумно увлечен только еще набиравшей силу авиацией. Но по воле отца юноша вынужден был продолжить фамильную традицию и пойти служить в кавалерию. Попытки перевестись в авиационную часть успеха не имели, так он и оттрубил от звонка до звонка в наземных войсках и вернулся домой лишь в восемнадцатом. Вернулся лейтенантом, основательно израненным, награжденным, пронеся через четыре фронтовых года свою любимую книгу… «Физику», которую умудрялся читать в самой, казалось бы, неподходящей обстановке.

Имя Курта Вольдемара Танка в России мало известно, поэтому, забегая далеко вперед, сообщу сразу — он авиационный конструктор, под его руководством был создан «Фокке-Вульф-190», один из лучших самолетов-истребителей второй мировой войны, а еще раньше — знаменитый «Кондор», гигантский пассажирский самолет. Но это все еще должно только было произойти. А пока, вернувшись с войны, Танк поступил в Берлинскую высшую техническую школу, которую с успехом закончил в двадцать шесть лет по специальности инженер-электрик.

Правда, все студенческие годы он увлеченно занимался постройкой планеров в мастерских высшей школы, общался с профессором Парсевалем; кстати, именем дочери профессора был назван бесхвостый планер «Шарлотта». Кроме того, Танк успевал слушать лекции по аэродинамике у профессора Эверлинга и по самолетостроению у профессора Рейснера. Разумеется, по собственной охоте, а не по программе.

Первый планер, собранный в 1922 году, терпит неудачу. Танк строит новый, называет его «Чертенок». Сперва и это его творение подламывается, но после ремонта летает вполне успешно. Пропадая в мастерских. Танк обнаруживает, что явно не успевает подготовить чертежи, которые полагалось представить в качестве преддипломной работы. И тогда с молодой студенческой отвагой он кладет на стол перед профессорами Парсевалем и Хоффом рабочие чертежи своего «Чертенка» и… получает оценку — «очень хорошо».

В начале двадцать четвертого года Танк совершенно случайно в пригородном поезде Потсдам-Берлин встречает профессора Вебера, который вел курс механики и запомнил своего способного

студента. Профессор интересуется планами Танка и узнает, что молодого человека приглашает фирма «Сименс» — репутация этой электротехнической фирмы известна во всем мире. И тем не менее профессор Вебер спрашивает, а не пожелал бы Танк попробовать себя в самолетостроении: фирма «Рорбах» ищет как раз хороших работников. Долго не раздумывая. Танк согласился.

Перед тем как приступить к службе у Рорбаха, Танк успевает — тогда это делалось быстро! — получить пилотское свидетельство из рук Рудольфа Риенау… Первоначальную программу подготовки, выражаясь языком современным, он освоил в частной летной школе, где летал на самом примитивном бипланчике со стосильным мотором. Танк, как читатель сможет скоро убедиться, знал, что делал.

У Рорбаха деятельность Танка началась с теоретических исследований надежности и управляемости летающих лодок. При малейшей возможности он старался летать, мотивируя это свое стремление необходимостью освоиться с особенностями пилотирования гидросамолетов. Начальство не возражало, тем более что вскоре увидело практический смысл полетов Танка. При испытаниях Ро-III — машина эта имела плоское дно — неожиданно выяснилось: даже на незначительной волне, лодка испытывает сильнейшие удары при посадке. Пилоту подкладывали по две подушки, чтобы хоть как-то облегчить жизнь на приводнении. Испытав лично, что это за удовольствие, Танк предлагает, оборудовать лодку демпфирующим килем. Идея принимается. Но чтобы ее осуществить, Танку пришлось протаскать модель Ро-III аж тысячу километров в гидроканале, пока выявились оптимальные обводы лодки. Кажется, это была первая самостоятельная работа авиационного конструктора Курта Танка, исполненная вполне профессионально. Но важнее, пожалуй, другое: во-первых, проблема прочности летательного аппарата навсегда с той поры сделалась для него заботой № 1 и, во-вторых, летая на Ро-III Танк как-то незаметно обрел признание летчика-испытателя (тогда подобная самодеятельность была еще возможна). С годами Танк получит звание профессора, его пожалуют и чином флюгкапитана — командира корабля, удостоят всяческих наград, но изо всех отличий сам он будет ценить превыше всего — летчик-испытатель.

Самолет Ро-VII известен тем, что на нем было установлено в свое время немало рекордов. Танк на этой машине летал много и отважно, кроме того, он провел большую исследовательскую работу, связанную с установкой высокорасположенных моторов и толкающих винтов. На этой машине самый знаменитый летчик Германии Эрнст Удет собирался пересечь Атлантический океан с

Запада на Восток, при этом установить новый рекорд. На гидросамолетах Удет прежде не летал, и Танк самым тщательным образом инструктировал знаменитого пилотажника, подчеркивая снова и снова — машина инертная, на ней ни в коем случае нельзя терять скорость при заходе на посадку… Удет должным образом не оценил предупреждения Танка, зашел на пониженной скорости и с высоты метров в пятьдесят камнем упал в воду. Надо ли говорить, что пережил в эти мгновения молодой конструктор. Танку было двадцать семь лет! И можно понять его бурную радость, когда выяснилось, что за исключением поврежденного поплавка, машина цела. «Это было блестящее испытание на прочность», — заметит Танк, спустя время. А теперь оцените характер: в следующий полет на левом командирском сидении разместился Танк, несравненному Удету пришлось исполнять роль второго пилота. Увы, им снова не повезло, рекорд не состоялся, машина потеряла оба винта одновременно, и Танк выполнил вынужденную посадку в открытом море.

Танк проработал у Рорбаха шесть лет, больше всего занимался летающими лодками и всегда вспоминал об этих годах с благодарностью и любовью.

Некоторое время Танк сотрудничает с Мессершмиттом. В этот период, летом 1930 года, он оказывается свидетелем тяжелейшего несчастного случая: летчик-испытатель Монеке приехал на аэродром с женой. Он собирался выполнить недолгий контрольный полет на двухмоторном биплане М-22. Направляясь к самолету, Монеке перепоручил супругу Танку. Они стояли рядышком на краю летного поля, наблюдая за происходившим в небе. Сначала все шло совершенно нормально, а потом… самолет, словно взорвавшись, рассыпался на мелкие части.

Увы, эта катастрофа оказалась в то время не единственной. Несчастья в воздухе преследовали Мессершмитта одно за другим. В какой-то момент он был готов отказаться от карьеры авиаконструктора. Удержали его от этого шага лишь преданные сотрудники.

Пилот Танк не мог принять концепции талантливого инженера Мессер шмитта, готового идти на максимальное облегчение самолетной конструкции ради увеличения скорости машины. Фанатизм был чужд Танку: скорость — это, конечно, прекрасно, но не любой ценой. Инженера Танка не удовлетворяли действовавшие в ту пору официальные нормы прочности. Он полагал — по мере роста скоростей нормы прочности непременно должны ужесточаться.

Тридцатилетний Танк покидает фирму «Мессершмитт», сохранив при этом добрые человеческие отношения с Вилли

Мессершмиттом… Урок, мне кажется, заслуживающий внимания и в наше время.

Танк перебирается в Бремен, в известную фирму «Фокке-Вульф». Здесь собрались талантливые инженеры, персонал пополнился представителями старейшего «Альбатроса» и сотрудниками других конструкторских бюро.

А времена в авиации наступили сложные: испытатели впервые сталкиваются с флаттером: — мгновенно возникающими разрушительными вибрациями самолета. Кровь, что называется, течет рекой, но природа возникновения этих убийственных вибраций остается нераскрытой. А летать-то надо.

На самолете L-102, позже он получил название FW-55, Танк поднимается на 4000 метров с тем, чтобы проверить поведение машины на максимальной скорости. Пропикировав 2000 метров, самолет начинает содрогаться от сильнейшей тряски, кажется, еще немного, и машина развалится… Танку все же удается, снизив скорость, приземлиться на своем аэродроме. Но в момент соприкосновения шасси с землей, крылья самолета обламываются, улетают прочь, куча обломков — все, что осталось от машины — грозит воспламениться. Танку удается выскочить из остатков кабины и отбежать в сторону. Он, естественно, радуется спасению и вместе с тем мучительно пытается понять природу коварного явления — где, почему возникает вибрация?

В следующий раз вибрация началась на другой машине — FW-44. И тут на помощь испытателю пришел просто-таки невероятно счастливый случай: тень хвостового оперения упала на нижнее крыло биплана, надо же — такое совпадение — подходящее расположение солнца, соответствующий угол пикирования. Танк успел заметить и осознать — тень начала колебаться раньше, чем возникла вибрация крыльев! Тогда-то он понял: источник беды надо искать в просчетах, связанных с устройством хвостового оперения…

Мне не хотелось бы возбудить у читателя представление, будто летчик-испытатель Танк превалировал над Танком-конструктором. Поэтому позволю несколько нарушив хронологию повествования, рассказать здесь о самом крупном самолете, созданном под руководством Танка. Речь пойдет о FW-200, «Кондоре». Но прежде хочу обратить внимание вот на что: и Туполев, и Ильюшин, и Антонов, и Королев с большим или меньшим успехом летали сами, *особенно в молодые годы. Вероятно, среди* американцев, англичан, французов имелись летающие конструкторы, но чтобы каждый первый подъем новой машины совершал сам главный конструктор, это, насколько я могу судить, было только в биографии Танка. Ему было больше

пятидесяти лет, когда он поднял свой первый реактивный, впрочем, об этом в свое время.

В марте 1936 года Танк возвращался из очередного отпуска в Альпах, по пути встретил технического руководителя «Люфтганзы» доктора Штюсселя, разговорились. Танк изложил ему идею создания трансатлантического летающего корабля, уверяя — время пришло, надо замахиваться! Он даже знает, как назовет будущую машину — «Кондор», в честь лучших парителей Южной Америки…

В очередной раз в жизни Танка случайный дорожный разговор имел самые неожиданные последствия. Уже в Берлине Танк был приглашен к руководству «Люфтганзы». Он изложил перед высоким собранием свои соображения о постройке четырехмоторного, вполне сухопутного, с убирающимся шасси пассажирского самолета, способного принять на борт двадцать шесть пассажиров, четырех членов экипажа, пролететь не меньше 1500 километров со скоростью, превышающей 350 километров в час. Полетный вес виделся Танку четырнадцать-пятнадцать тонн…

Искушенные в делах авиационных, деятели «Люфтганзы» один за другим высказывали свои возражения, все они сводились к тому, что такого не может быть, потому что никогда не было. И тогда Танк предложил Габденцу, главе Люфтганзы, пари: если через двенадцать месяцев новый самолет не будет готов, он ставит корзину шампанского…

Пари Танк проиграл: «Кондор» был готов через двенадцать месяцев и одиннадцать дней. Подняв, и очень успешно, FW-200 в воздух, Танк отправил Габленцу корзину шампанского. Уговор дороже денег! Габленц посчитал одиннадцать дней сущей мелочью, в сравнении с проделанной работой, и в свою очередь отправил встречную корзину шампанского Танку.

«Кондор» для своего времени был самолетом удивительным, хотя самому Танку не удалось установить на нем рекорда в полете по маршруту Берлин-Каир-Берлин: помешали погодные условия. Однако, 9 августа тысяча девятьсот тридцать восьмого года «Кондор» с экипажем «Люфтганзы» прошел без посадки из Берлина в Нью-Йорк», покрыв расстояние в 6371 километр за 24 часа 36 минут 12 секунд. Через два дня он вернулся, показав существенно более высокую среднюю путевую скорость, чем на первом участке — 320,9 км/ч против 255,49.

Сразу же на новый транспортный самолет стали поступать заказы из разных стран. Случай редкий, чтобы авиакомпании закупали летательный аппарат, еще проходивший испытания… Поверили! Между прочим, один из первых «Кондоров» был

оборудован специально под личный самолет Гитлера…

Прежде, чем рассказывать о самом известном самолете Танка FW-190, не могу, хотя бы очень кратко, не упомянуть о двухмоторной сто восемьдесят седьмой машине — одной из любимиц конструктора, которая показала у земли 635 километров в час скорости. Она выполняла весь высший пилотаж, и хотя не пошла в серию, послужила основой для работы над разведчиком FW-189. А их построили 850 экземпляров!

Период упорной работы над повышением надежности и скорости новых самолетов был отмечен весьма необычным происшествием: Танк летел из оккупированного Парижа в Германию, на борту находились его сотрудники. Внезапно самолет был атакован «Спитфайрами». Надо сказать, англичане не промахнулись — с правой плоскости так и брызнули ошметки. Атакующие, очевидно полагая, что дело сделано, ушли, а Танк с удивлением обнаружил — машина летит. Правый элерон болтается, развернуться не удается, но живуч оказался аэроплан. Танк запрашивает по радио о состоянии аэродрома, что расположен впереди, точно по курсу и через 22 минуты, с ходу приземляется…

Во второй раз, уже в сорок четвергом году, на Танка, улетевшего на Та-152 — всепогодном истребителе-штурмовике, пытались напасть четыре «Мустанга» союзников. Но, услыхав предупреждение поста воздушного наблюдения: «Четыре индейца на заборе!», что означало: противник приближается. Танкдал полный газ и… оторвался от изумленных преследователей. Об этом сообщал даже английский авиационный журнал, пытавшийся разгадать, что же то был за самолет, упущенный «Мустангами».

30-31 мая 1942 года союзники бомбили Кельн тысячью сорока шестью самолетами. Их потери составили в ту ночь 3,8 процента. Спустя двадцать шесть часов восемьсот английских бомбардировщиков ударили по Эссену, сбито было 37. 25–26 июня Бремен атаковала тысяча самолетов противника. Сбито было 52 машины.

Предвоенные расчеты воздушного командования явно не оправдались. Господства в воздухе у немцев не получалось. В связи с этим было решено построить двухмоторной деревянной конструкции, очень легкий ночной бомбардировщик, оборудовав его радаром и оснастив мощным оружием. Готовя самолет к серийному выпуску. Танк тщательнейшим образом проводит испытания деревянного фюзеляжа под водой. Прочность конструктора устраивает. Но первые Та-154 бесславно гибнут на земле — частью разбиты при торопливой подготовке к облету,

частью уничтожены ударами бомбардировщиков противника. А тут новая напасть — союзники разбомбили фабрику, поставлявшую клей. Заменитель, спешно изготовленный другой фирмой, оказался негодным. Производство останавливается.

Курта Танка вызывают в трибунал. Председательствует сам фельдмаршал Герман Геринг. Он обвиняет Танка в саботаже, кричит и беснуется. Танку долго вообще не дают говорить, в конце концов, он поясняет, что не вправе изготавливать фюзеляжи новых самолетов на клею, гарантирующем лишь пятьдесят процентов необходимой прочности.

Слова из песни не выкинешь — до самого конца войны Танк делал все от него зависящее, чтобы поддержать мощь немецких ВВС. Наиболее удачно исполнял эту задачу истребитель FW-190.

FW-190 был лобастым свободнонесущим монопланом с убирающимся шасси. На нем стоял двигатель воздушного охлаждения — четырнадцати цилиндровая двухрядная «звезда». Машина имела множество версий, поэтому не стану приводить никаких цифр — они сильно колебались от серии к серии. Характерная же общая черта: на всех FW-190 — весьма мощное пушечно-стрелковое вооружение.

За новой немецкой машиной англичане начали охотиться сразу же, как прошёл слух: во Франции появились какие-то «сверхистребители». Были даже специально подготовлены два диверсанта, которым вменялось тайно проникнуть на аэродром базирования «Фокке-Вульфов» рано-рано утром, когда механики будут прогревать моторы. Один из диверсантов должен был в подходящий момент застрелить механика и прикрывать огнем напарника, пока тот вскочит в кабину самолета с работающим мотором, взлетит, и, как говорится, — прямо перед собой, «по газам» бреющим до самой Англии…

Случай избавил английских диверсантов от исполнения этого смертельного номера: в июне сорок второго старший лейтенант Фабер потерял ориентировку в боевом полете и, приняв южную Англию за северную Францию, совершил вынужденную посадку на аэродроме базирования Королевских ВВС. Англичане получили неожиданный подарок — совершенно исправную, что называется, тепленькую машину, которую они моментально облетали и тщательно исследовали.

Немцы называли FW-190 лучшим истребителем второй мировой войны. Английские летчики-испытатели оценили машину противника не столь высоко, однако признали — самолет надежный, обладает высокой скоростью, внушительным залпом. С мнением англичан согласились и наши мастера пилотажа. «Попробовав» трофейный «Фокке-Вульф» в полете, заключили: с

«Фокой» на «Лавочкине» — вполне можно драться, главное не подставить ему по ошибке хвост.

Тут, пожалуй, стоит забежать немного вперед — сразу по окончании войны французы построили 64 «Фокке-Вульфа» и поставили их на вооружение своих ВВС.

В жизни авиаконструктора Курта Танка было, прямо скажем, достаточно много сложных ситуаций, он не раз подвергался весьма жестоким испытаниям судьбы. Легко ли было пережить создателю «Кондора», когда одну из первых машин этого типа бездарно разбил лучший пилот «Люфтганзы», ну просто так, по чистой халатности? Имени пилота не называю: вскоре после этого «чепэ» летчик погиб на другом самолете. Или вспомнить выходку пилота Шака, который благополучно скрутил на «Кондоре», этом, выражаясь по-современному, воздушном лайнере, петлю, завершив фигуру на высоте пятидесяти метров… Именно в это время, возмущенный бессмысленной аварией «Кондора», Танк заметит жестко: «Летать надо с головой и сердцем, а не ломить грубой силой». Это, я думаю, очень верное замечание — авиация требует и головы, и сердца.

Танк считал себя пожизненно приговоренным к летному делу и очень болезненно реагировал на всякое проявление легкомыслия, безответственности, торопливости. Еще в разгар войны, в сорок третьем, по собственной инициативе он начал прикидывать, как наиболее эффективно использовать турбореактивный двигатель на скоростном самолете. Однако в ту пору реализовать свои идеи Танку не удалось: его обошел Вилли Мессершмитт. Когда же война закончилась, Германии снова, как и после первой мировой, было запрещено строить боевые самолеты.

После войны Курт Танк эмигрировал в Аргентину. Здесь были не только интерес к реактивной авиатехнике, но и некоторые возможности: в 1947 году известный французский авиаконструктор Девуатин построил аргентинцам их первый турбореактивный самолет — «Стрелу». Машина летала, но в 1950 году испытания были прекращены, и Танку предоставилась возможность создать «Стрелу-II» на базе задуманного им еще в Германии истребителя Та-183. Аэродинамику будущего самолета Танк представлял себе вполне отчетливо — моноплан с верхним расположением сильно стреловидного крыла, фюзеляж благородных очертаний, низкое шасси. Испытывая затруднения с поставкой двигателя, Танк начал с того, что на глазах изумленных аргентинцев построил в масштабе 1:1 деревянную «Стрелу-II» и испытал ее в планирующем полете. Для этого двухмоторный бомбардировщих затащил Танка на буксире на

высоту 2000 метров. Здесь, освободившись от троса. Танк получил возможность исследовать управляемость своего будущего детища. Пожалуйста, обратите внимание на время этого события — пятидесятый год. *Танку исполнилось пятьдесят дна, а он сам* испытывает совершенно новую для него реактивную машину. Истребитель! Сохранилась фотография — Танка, вытащив из кабины, качают на руках. В чем дело? Оказывается, в полете загорелась сигнализация «пожар»… Однако, он благополучно приземлился и едва успел сказать инженерам: «Хорошо, что я не выпрыгнул, а сообразил — отказ индикатора, ложный сигнал…» Вот тут его и подхватили на руки.

В мае того года Танк выполнил двадцать восемь испытательных полетов лично! И все-таки в Аргентине ему крупно не повезло. «Стрела-И» удалась, летала хорошо, летчики машину что называется, приняли всей душой, но в 1956 году в Аргентине произошел переворот, и Танку пришлось покидать страну.

Безработица Танку не грозила: ему предлагали дело в США, звали вернуться в Германию, но он принял приглашение индийского правительства и в феврале тысяча девятьсот пятьдесят шестого года прибыл в сопровождении четырнадцати своих сотрудников в Индию. Перед конструктором была поставлена такая задача: построить реактивный истребитель-перехватчик, который можно использовать и в качестве самолета-штурмовика.

Первая трудность, возникшая сразу, — под какой двигатель проектировать НР-24? Американцы вели свою игру и не обнадеживали, англичане — тоже. Им нужен был стабильный и долговременный рынок сбыта, они не желали допускать проникновения в Индию «мигов», о лицензионной постройке которых уже шли переговоры… Танк провел тщательные стендовые испытания советского турбореактивного *двигателя, остался доволен результатами, пригласил к себе* приватным порядком наших инженеров… Но когда выяснилось, что ресурс советского изделия 50 часов, а строившиеся по лицензии английские двигатели нарабатывают 500-1000 и даже 2000 часов без отказов, индийские хозяева от русского варианта решительно отказались.

Пока суд да дело, Танк вновь строит деревянный, 1:1, НР-24. Машину буксирует на высоту «Дуглас», Танк отцепляется на 2000 метров и повторяет опыт «Стрелы-II». Управляемость конструктора удовлетворяет. Нужен двигатель! И он в конце концов найден. Это Е-300, разработанный Фердинандом Бранднером для «мессершмитта», который строится в Египте.

Е-300 прибываете Индию на борту транспортного «Антонова». Доставляют его египтяне. Первый полет на НР-24 по договоренности с властями должен вы полнить местный летчик Сури. А на Танка надевают громадный венок, его приглашают участвовать в малопонятной церемонии. В частности, самолет должен непременно наехать колесом на… лимон и раздавить его — иначе не будет удачи. Сури долго возится в кабине, в конце концов разбегается, и прежде чем опытная машина отрывается от взлетно-посадочной полосы, летчик… убирает шасси.

Танк взбешен. Человек, не верящий ни в какие приметы, он не может оправдать летчика. Ну и что — жена и пятеро малолетних детей Сури стояли перед ним утром на коленях, умоляя отказаться от испытания в этот день: боги не рекомендуют, гороскоп не благоприятствует… Ну и не летел бы, отказался бы!.. Но когда к Танку приходит делегация индусов-рабочих, просит его не расстраиваться, обещает за две недели восстановить машину. Танк вдруг понимает — для этих людей авиация стала уже не просто источником заработка, авиация — дело их ума и сердца. Он соглашается продолжать работу, но ставит одно совершенно непременное условие — летчика следует заменить.

И семнадцатого июля шестьдесят первого года, спустя пять лет после начала проектирования, НР-24 отрывается от земли Индии. На этот раз машину пилотирует полковник ВВС Индии Дас. Он человек, лишенный предрассудков, обученный в Англии. Уже во втором полете полковник выдает перед набежавшей на летное поле публикой великолепный высший пилотаж. Танк может праздновать. Он еще не знает: НР-24 — его последний летающий самолет.

Вернувшись на родину, Танк продолжал служить авиации, он выступал в роли консультанта и советника, пытался заглядывать в будущее самолетостроения. Он прожил активной жизнью восемьдесят пять лет и скончался 5 июня 1983 в Мюнхене.

Рассказывая о судьбах авиационных конструкторов, много и с успехом поработавших на чуждый нам режим, очень трудно удержаться, если не от политических оценок, то от расхожих и таких еще памятных эпитетов, которыми мы клеймили немцев. Но я думаю: время войны отошло в прошлое, а небо у нас было, есть и будет, если только мы, люди, не уничтожим его, однажды. И не к лицу человеку мыслящему отворачиваться от истории нашего общего неба. Оно населено не одними ангелами, наше грешное небо, но другого ожидать не приходится.

«Спорьте со мной!»

Сначала несколько коротеньких цитат, чтобы не увязнуть в подробностях, может и не самых главных, но существенных в любой судьбе — самой заурядной и, самой блистательной.

«Родился в семье учителя в 1900 году в Смоленске. Отец был преподавателем до 1917 г.».

С. Лавочкин.

«Он был удивительно аккуратен и просто обожал книги. Ему было около двенадцати лет, а на полках уже стояло много словарей».

Двоюродный брат Лавочкина А. Гуревич.

«Он был не по годам серьезен, очень требователен к себе».

Родная сестра Лавочкина Анна.

«Одна из причин ранней серьезности юного Лавочкина — пресловутая процентная норма… Число гимназистов-евреев не должно было превышать пяти процентов».

Биограф Лавочкина М. Арлазоров.

Серьезный и очень аккуратный молодой человек, увлеченный не только точными гимназическими дисциплинами, но и Жюлем Верном, Фенимором Купером, Майн Ридом и Буссенаром, получив в семнадцатом году аттестат зрелости и золотую медаль в придачу, поступил добровольцем на службу в Красную гвардию. Военная стезя не приблизила красноармейца Лавочкина к авиации, хотя косвенно, конечно, поспособствовала его будущей судьбе, привив молодому человеку обостренное чувство ответственности, приучив его к полной самостоятельности, укрепив характер.

А приобщение к авиации началось в двадцатом, в стенах МВТУ. Динамику и прочность здесь читал в ту пору сам Ветчинкин; экспериментальную аэродинамику — Юрьев; гидродинамику — Стечкин. У таких учителей способному человеку просто невозможно было не выучиться на заметного инженера. И вот что еще важно — в МВТУ тысяча девятьсот

двадцатых годов парил особый авиационный дух: и студенты и преподаватели, как говорится, живота не жалели ради процветания летного дела.

Преддипломную практику Лавочкину выпало проходить у Туполева, на заводе, где как раз внедрялась в серию знаменитая машина — ТБ-1. Бомбардировщик. Цельнометаллическая конструкция. Самолет для своего времени крупный, новаторский. Не мудрено, что темой диплома Лавочкина стало проектирование бомбардировщика, хотя душа завтрашнего выпускника МВТУ тянулась к самолетам скоростным, пилотажным, к истребителям. Но Лавочкин очень уж уважал Туполева и вполне справедливо полагал — практика у АНТ даст ему больше, чем любая другая стажировка.

И вот, с инженерным дипломом в кармане, Семен Алексеевич появился на своей первой службе. Он пришел к французскому «варягу» месье Ришару. В двадцатые-тридцатые годы Россия довольно широко пользовалась услугами иностранных технических специалистов: Ришар, Лавиль, Нобиле, Бартини… список можно продолжить. «Варягов», откровенно говоря, приглашали разных, случалось, и не редко, по известному принципу — числом поболее, ценою подешевле… Но так или иначе 3 июля тысяча девятьсот двадцать девятого года работа над торпедоносцем открытого моря, ТОМ-1, была благополучно завершена и на соответствующих документах появились три подписи: главный конструктор Ришар, заместитель главного конструктора — Холмский, заведующий секции прочности — Лавочкин.

ТОМ-1 в *серию не пошел. Туполев опередил Ришара, на* вооружение приняли его летающую машину ТБ-1 (морскую версию).

Ришар обиделся и вскоре покинул Россию. А Лавочкин? Во-первых, у Ришара он получил признание как инженер, во-вторых, успел продемонстрировать шефу свой весьма независимый характер, что Ришару не понравилось, наконец, в-третьих, общаясь с французами, Лавочкин вскоре заговорил по-французски… Мало это или много? От категорической оценки лучше воздержусь, напомню только — настоящего инженера формирует опыт и не только опыт больших достижений, неудач — тоже. После работы у Ришара Лавочкин оказался в БЫК — Бюро новых конструкций, под рукой у Анри Лавиля, тоже француза. Здесь проектировали. ДИ-4 — двухместный истребитель. Машину построили, она вполне прилично летала, но в серию не пошла.

Лавочкин работал у Козлова, у Кулиева, у Чижевского, у

Григоровича, у Курчевского. Занимался он прочностью, аэродинамикой, постигал разные стили конструирования, вникал в чужие судьбы, сталкивался сочень широкой палитрой характеров и, как губка, впитывал все новый и новый опыт. В тысяча девятьсот тридцать втором на очередном повороте судьбы Семен Алексеевич познакомился с Сергей Павловичем Королевым, они подружились на всю жизнь.

Накопление опыта и знаний непременно должно было образовать новое качество, ведь Лавочкин был конструктором, как говорят, от бога. И вот во внерабочее время, в сообществе с Люшиным, он проектирует самолет истребитель «Л.Л.». Задачу вроде бы решили, но… «самолеты сами не летают, особенно бумажные. Нужны база для постройки машины, средства, наконец, заинтересованные и влиятельные покровители. Единственное утешение — если всю предыдущую деятельность Лавочкина условно обозначить — «школа», то «Л.Л.» следует считать «аспирантурой».

В 1938 году Туполев неожиданно пригласил Лавочкина на работу в ГУАП — Главное управление авиационной промышленности. Чем пришлось Семену Алексеевичу там заниматься? Готовить промышленность к войне, неизбежность которой была совершенна очевидна. Требовались планы использования резервов, нужны были варианты перебазирования, детально прорабатывались возможности резкого увеличения выпуска самолетов.

Лавочкин — чиновник? Не странно ли? Впрочем, не стоит спешить с выводами. Вечерами, когда заканчивается служебный день в наркомате, Лавочкин углубляется в другую работу. На бумагу ложатся первые аэродинамические и прочностные расчеты задуманного истребителя, будущего ЛаГГа. Истребителя — понятно, это давняя мечта конструктора, «Ла» — тоже понятно, а «ГГ»? Горбунов Владимир Петрович, Гудков Михаил Иванович. Им, все троим инженерам, министерская служба была откровенно в тягость. Конструкторы, самолетостроители, они тянулись к работе по душе. Известно — дорогу осилит идущий.

ЛаГГ-1 вышел налетные испытания в 1940 году. Это был без преувеличения сказать — подвиг, не имея фактически ничего, сконструировать и построить летательный аппарат. Те, кто летал на этой машине, созданной безвестным триумвиратом, самолет единодушно признали. Машина, по мнению летчиков, была не только удачной, послушной и простой, она была выдающейся. Но высокое командование ВВС рассудило несколько иначе. Надо удвоить дальность. Срок — месяц. Распорядиться легко, а как распоряжение исполнить?

Но недаром прошел Лавочкин долгую школу чужих ошибок, не зря он был от рождения трудолюбив, вдумчив, смел на неожиданные решения… Дополнительные баки удалось встроить в крылья. И летчик-испытатель Никашин пролетел на новорожденном ЛаГГ — 1000 километров без посадки. Машину приняли на вооружение и срочно запустили в серию. Самолет поражал своей живучестью, впервые широко использованная в самолетостроении дельтадревесина — материал новый — вполне себя оправдывала.

Но уже в 1941 году я услыхал, как расшифровывали аббревиатуру ЛаГГ летчики-фронтовики: лакированный гарантированный гроб. Что же случилось?

Начальство, воодушевленное первым успехом Лавочкина, когда ему удалось сильно увеличить дальность самолета, потребовало вновь увеличить запас горючего, усилить вооруженность. И конструктор дрогнул. Трехбаковый самолет стал пятибаковым, возрос калибр пулеметов, прибавилось патронов в боекомплекте, а все это увеличило вес. И хороший изначально самолет, живучий, легкий в управлении, утратил все свои достоинства. В верхах решили выпуск «лаггов» прекратить.

Однако справиться с Лавочкиным оказалось не так просто. Он знал — Сталин запретил всякие попытки внедрения в производство новой военной техники, допускались только лишь усовершенствования, мелкие доработки, которые бы не снижали выпуск серийной продукции. Слов нет, это было разумно: фронт требовал ежедневно и ежечасно: давай, давай!

Почти подпольно Лавочкин начал переделывать свой ЛаГГ, фактически в новую машину. Заменить двигатель жидкостного охлаждения ВК на мощный четырнадцатицилиндровый швецовский АШ-82 воздушного охлаждения — это была работенка не из простых. Хотя игра стоила свеч: *прирост мощности должен был вдохнуть в самолет новую* жизнь, открыть новые возможности. Ситуация складывалась драматическая: главного конструктора уже высаживали с завода, на его территории уже суетились новые хозяева, а он возится с новой машиной, которой суждено было стать Ла-5 и прославить своего создателя на долгие времена.

Позже Семен Алексеевич пояснит свою принципиальную позицию: «Конструктор должен всегда работать с опережением на несколько лет и все время вносить в работу коррективы, диктуемые обстановкой и техническими достижениям и. Нельзя себе представить, что конструктор готов завтра же ответить на вопрос, поставленный сегодня».

Все в этом замечании Лавочкина, разумеется, верно. Но не

последнюю роль в нашей жизни играет еще и случай. Ведь и в тот раз, когда вот-вот Семену Алексеевичу предстояло распрощаться с заводом, произошло вот что. В воздухе появился чужой истребитель. Пилотирует. Случившийся налетном поле секретарь местного обкома авторитетно комментирует пилотаж: «Сразу видно не ваш ЛаГГ» Летчик-испытатель Федоров, обидевшись за свой аэроплан, как говорят, встревает с дерзкой репликой: «А наш может еще и не так!» И взлетает на Ла-5, и пилотирует, что называется, от души.

Секретарь обкома в ЦК: наш Ла-5 — лучший истребитель на сегодняшний день. Рапортнул удачно: ЦК передал информацию в Политбюро. И Сталин оставляет завод Лавочкину.

Адским напряжением всех сил готовится выпуск серийной продукции. Срок дан ничтожный, правда, помогают уложиться теперь все до заместителя министра включительно. И 5 декабря 1942 хлынул поток лобастых «Лавочкиных». Ужас, сколько крови попортила эта машина всем, кто был причастен к ее рождению.

То Ла-5 трясло, трясло отчаянно и совершенно непонятно, почему — приборные стрелки слетали со своих осей, вибрировали тяги управления, у пилотов стучали зубы, осторожно, не прикусите язык… В конце концов установили: вызывает эту дикую тряску весовое несовпадение отдельных лопастей воздушного винта, хотя разница вроде бы ерундовая — граммы…

Мучила африканская жара в пилотской кабине. Могу подтвердить по личному опыту — подошвы наших сержантских кирзачей спекались и трескались после десятка полетов. И тоже не сразу удалось установить причину. Незначительный перепад давления в кабине приводил к тому, что горячий воздух от мотора засасывался в фюзеляж… Справились, вроде, вздохнули с облегчением. Но не тут-то было. У самолета в воздухе отрывается плоскость… Некоторое время спустя, катастрофа повторяется. Прочность? У признанного прочниста Лавочкина просчет? Оказалось сосчитано было все верно, а виноваты были изношенные развертки. Отверстия после обработки получались чуть меньше, крепежный болт крыла не лез на свое место. Сборщик уговаривал болт молотком, создавая огромные внутренние напряжения в силовом узле.

Едва справились с многочисленными и коварными пакостями, как Лавочкину велят увеличить дальность, усилить вооруженность, прибавить… ну, точь в точь, как уже было с ЛаГГ-3. Даже хуже: на этот раз настаивал лично Сталин. Помудревший Лавочкин выполнять ценное указание самого отказался… А «лавочкины» в это время успешно дрались на

многих фронтах, и не в последнюю очередь над Сталинградом, где наша авиация впервые продемонстрировала свое превосходство над авиацией противника.

Генеральный конструктор придирчиво анализирует причины неудач, признает свои ошибки и все чаще и чаще требует от подчиненных: «Да спорьте же со мной! Возражайте, не спрашивайте моего мнения, я еще только рассуждаю».

Лавочкин и его команда строят Ла-5ФН. Приходится вторгаться в чужую епархию — успех, по убеждению самолетчиков, принесет форсирование двигателя. Надо уговорить Швецова, надо рискнуть. Первые Эфэновские машины получила дивизия генерала Лакеева. Машины пошли в бой на Орловско-Курской дуге, сильно озадачив немцев: а это что еще за самолет? Вроде тот и не тот.

Лавочкин не останавливается в своем поиске — поставлен нагнетатель инженера Трескина, это резко увеличивает потолок самолета. Одновременно готовится к выходу в свет Ла-7 с дополнительным жидкостно-реактивным двигателем в хвосте. Верно, ЖРД может работать всего 2–3 минуты, очень уж прожорлив, но машину он «подбрасывает» еще на 2–3 тысячи метров и ощутительно прибавляет скорость. Перехватчик Ла-7Р, честно говоря, большого успеха не имел, но работа с ЖРД стала началом прорыва КБ Лавочкина в реактивную авиацию.

Не просто складывалась обстановка. «… мы считали, что очень хорошо знаем законы аэродинамики, — будет потом вспоминать Семен Алексеевич, — но стоило нам приблизиться к скорости звука, как оказалось, что законы аэродинамики стали с ног на голову; воздух начал скручивать металл там, где его он раньше обтекал. Он сгущался до плотности водяной струи там, где прежде не оказывал сопротивления. Нам нужно открыть и расшифровать эти новые законы… Случайная удача для нас еще не удача. Мы должны оседлать новые скорости, быть хозяевами положения, а не рабами случая».

Это четкая позиция, это принцип Лавочкина, и невольно хочется понять — ученого или конструктора, хотя справедливее определить, наверное, так — конструктора и ученого.

Редакционное задание выглядело вроде бы проще некуда: взять интервью у кого-либо из ведущих авиационных конструкторов. Тема — научно-техническая революция и перспективы развития самолетостроения в свете последних решений очередного пленума.

Начинаю с патриарха — звоню Андрею Николаевичу Туполеву и пытаюсь внушить, как важно широким массам трудящихся его мнение по… Туполев мягко перебивает:

«Сожалею, но работы сверх головы…» Пытаюсь уломать, что-то доказываю, противно подлизываюсь, но слышу решительное: «Извините, не смею больше занимать вашего времени…» И короткие гудки в трубке.

Звоню Сергею Владимировичу Ильюшину, увы, он в отпуске. Рвусь к Александру Сергеевичу Яковлеву. Болен. В отчаянии набираю номер телефона Лавочкина. С Семеном Алексеевичем я знаком прежде не был, если не считать короткую встречу вскоре после окончания войны — напрашивался к нему в испытатели и услыхал, что работы на фирме нет, что он мне отечески советует подаваться, учитывая мою молодость, в академию… Ясно, напоминать о том разговоре ни к чему, строю заход по-другому: «Семен Алексеевич, вас к сожалению я никогда не видел, но что касается «Лавочкина-5», со всеми модификациями, «Лавочкина-7», Лавочкина-9», «Лавочкина-11» и «Лавочкина-15» с ними у меня полное взаимопонимание». Слышу — рассмеялся. «Выручайте, Семен Алексеевич». Вздыхает, спрашивает почему-то, где Я живу. Тут выясняется — мы соседи, и Лавочкин говорит: «Ладно, приходите сейчас, сразу приходите… на сорок минут. Хватит?»

Так состоялось знакомство. Отчетливо запомнилась такая мизансцена: в тесноватом коридоре стоит на тумбе телевизор, повернутый экраном к настенному зеркалу. Семен Алексеевич кладет отвертку на край тумбочки и говорит: «Вы видели таких идиотов, настраивать их машину надо с тыла, а как, спрашивается, контролировать изображение?» И выразительно постукивает себя пальцем по лбу.

На нем синие генеральские брюки с голубыми широкими лампасами, белая рубашка без галстука, вид не воинственный и манера общения — тоже… Мы беседуем довольно долго. Через день я прихожу к Семену Алексеевичу снова. По существовавшим тогда правилам в мою обязанность входило получить визу — личную подпись Лавочкина, которой он удостоверяет, что я ничего не перепутал, и он против публикации возражений не имеет…

Подпись получена. Кажется, Семен Алексеевич остался доволен материалом. Но мне предстоит еще мука мученическая. По тем же порядкам, которые тогда правили нами, так как материал выйдет за полным именем Генерального конструктора Лавочкина со всеми его званиями, а я — «негр» — нигде упомянут не буду, он должен поделить «наш» гонорар… Путаясь в словах, объясняю ситуацию, а Семен Алексеевич никак не возьмет в толк — о каких деньгах, собственно, речь? «Да я ни на какие — доходы не претендую, вы писали, вы и получайте…» — «Но

ведомость… бухгалтерия не примет, если не будет вашей процентовки…» — «Чего-чего? Какой еще процентовки?» — «Ну, сколько вам, сколько мне», — готовый провалиться сквозь землю, лопочу я. С минуту Лавочкин молчит, как-то странно разглядывает меня, вроде вживается в ситуацию… Потом пишет размашисто: «95 процентов авторского вознаграждения прошу выплатить Анатолию Маркуше, остальное — мне». И расписывается.

Не так давно в посмертно опубликованных трудах Лавочкина я нашел ту статью, все вспомнилось, снова стало до слез стыдно за наше недавнее прошлое. А ведь как-то приспосабливались. Когда я покидал дом Лавочкина с завизированным материалом, у двери он подмигнул мне и сказал: «Переживем и это!»

К созданию реактивного самолета, принцип которого был уже очень давно совершенно ясен науке, самолетостроители-практики подкрадывались не один год: с одной стороны, долгое время не было сколько-нибудь удовлетворительного двигателя, с другой — пока прогрессировали поршневые машины, петух, извините, не клевал. Припекло в самом конце войны. Немцы кинули в бой сырые «Мессершмитты-262», у них в появились и «Мессершмитты-163». Естественно, союзники вынуждены были забеспокоиться и форсировать работы, которые они вели параллельно с немецкими конструкторами.

У нас в один и тот же день взлетели МиГ-9 и Як-15 (на трофейных немецких двигателях). Несколько позже и Лавочкин выпустил в полет «изделие 150». Одновременно с созданием своей первой реактивной машины, Семен Алексеевич построил поршневой истребитель Ла-11, вобравший богатейший опыт фронтовой работы всех «Лавочкиных». Самолет получился очень удачный.

И вот Генерального конструктора вызывает Сталин, вопрос перед ним ставится лобовой: какой самолет следует запускать в серию, МиГ-9 или Ла-11? Не стану гадать, что переживал, о чем думал в этот момент Семен Алексеевич, знаю, как он ответил: «Полагаю, МиГ-9».

Сталин явно провоцировал Лавочкина в продолжении беседы, указывая на доработанностъ Ла-11 и еще сыроватое состояние «мига», но Семен Алексеевич остался при своем мнении. Подумаем, всякий ли бы способен тогда и, главное, на том уровне повести себя так? И дело тут не только в абсолютной порядочности человека, но и в высокой принципиальности ученого: хоть новое в данном случае не мое, все равно — дорогу новому! А его новое было на ближних подступах.

Первый полет 150-й машины состоялся в конце лета 1946

года. И сразу развернулась серия экспериментов на изделиях 152, 154, 156. Лавочкин внедряется в глубину новейших проблем. Идет на испытания самолет со стреловидными крыльями Ла-160. Преимущества стреловидных крыльев перед прямыми в ту пору были еще далеко не бесспорны. И сегодня не будет преувеличением сказать, что именно «стошестидесятка» открыла дорогу всем самолетостроителям нашей страны, которые признали преимущества стреловидных крыльев. При этом, как ни грустно, приходится констатировать: 160-я звуковой барьер не осилила, замучила ее тряска, которую преодолеть так и не удалось. Но скорость в 1000 километров в час она развила довольно легко. И впереди уже ясно просматривалось M = 1. Эрнст Мах, австрийский физик и философ, был известен в России главным образом по уничижительной критике Лениным за идеализм, что, впрочем, не помешало назвать именем Маха безразмерную единицу, показывающую соотношение скорости потока, обтекающего тело, к скорости распространения звука в окружающей среде. Это не вполне строгая формулировка, но достаточная для понимания сути. Число М пришло в авиацию, обозначив степень приближения самолета к новому рубежу — скорости звука. Если, например, M = 0,96, значит, до скорости звука машина не добирает четырех процентов.

Приближение к M = 1 требовало решения бездны проблем. Как спасти летчика в случае разрушения самолета или потери управляемости? Как обезопасить человека на высоте, где атмосферное давление столь незначительно, что внутри организма должна закипать кровь? Катапульта, скафандр, герметическая кабина… все это требовалось немедленно.

Ла-174 выпускается в двух версиях — одна машина со стреловидным крылом, другая — с прямой тонкой плоскостью. Но оба самолета имеют герметические кабины и катапультные устройства. «Стрелка» хотя и капризничала поначалу, показывала строптивый характер, соревнование с тонкокрылой сестрой выиграла и вскоре превратилась в Ла-15. Большой славы Ла-15 Лавочкину не принес, слабоват был движок, английский «Дервент», на который с самого начала делалась ставка, но душа у машины была отзывчивая и чуткая, свидетельствую это на основании личного опыта.

Даже теперь, спустя почти полвека, приятно вспомнить, как мягко пилотировался Ла-15, как послушно реагировал на малейшее отклонение рулей…

А Лавочкин делал шаг за шагом на запланированную встречу со скоростью звука. На 176-ю машину поставили крылья со стреловидностью в 45°, до этого никто стреловидности больше

35° не пробовал. «В процессе заводских летных испытаний с двигателем ВК-1 достигнута скорость, равная скорости звука», — это строка из акта аварийной комиссии, в которую входили О сто слав с кий, Матвеев, Струминский — крупнейшие ученые страны, авторитеты бесспорные. Звуковой барьер потребовал и пота и крови, и нервного перенапряжения, прежде чем он пал, но 26 декабря 1948 года это случилось и в течение последовавшего месяца «сверхзвук» был достигнут шесть раз.

Каждый день прибавлял уверенности конструкторскому коллективу, каждый месяц ставил новые преграды, и Лавочкин отлично сознавал: так ему и жить в непрекращающемся сражении за скорость, за высоту, за дальность, за овладение новыми материалами, за вторжение в новые технологии, за овладение непривычными еще достижениями вычислительной техники, за создание новых методов конструирования, когда полет моделируется на земле, моделируется не после, а до испытаний в воздухе.

На испытания выходит изделие «190» — сверхзвуковой истребитель-перехватчик, следом за ним появляется изделие «200» — всепогодный двухместный истребитель, густо нафаршированный новейшим электронным оборудованием, прицелом, видящим сквозь облака… Шаги, шаги, шаги…

А в частной беседе Лавочкин — мастер истребителей — замечает однажды: «Заняться бы сельскохозяйственным самолетом, универсальной такой машинкой, чтобы и взлетала с пятачка и садилась на проселок…»

Не пришлось. Не успел. Умер на аэродроме от сердечного приступа. Не нашлось рядом толкового врача, который бы помог, отвел костлявую…

Ему было шестьдесят лет.

50 лет в ускорении

Постройкой самолетов Эрнст Хейнкель занимался ровно 50 лет. За эти годы под его именем, при его участии, обозначенные разными литерами, спроектированы 530 машин! Совершенно очевидно, рассказать хотя бы бегло обо всех летательных аппаратах Хейнкеля невозможно. Попытаюсь познакомить читателя с главнейшими идеями этого конструктора и предпринимателя, проиллюстрировав примерами наиболее существенные, заслуживающие внимания. Но сперва чуточку биографии.

Эрнст Хейнкель родился в 1888 году в семье мастерового — жестянщика. Его доброжелательный соотечественник-биограф печально заметил — ни ростом, ни фигурой, ни лицом Хейнкель не удался. Как говорится, в биологической лотерее человек не выиграл. Впрочем, это его особенно не обескураживало, хотя, подчеркивает биограф, «о своем вознесении из низов Хейнкель никогда не забывал и очень заботился поэтому о благоприятном имидже…»

Темперамента он был горячего. Обладал редкостным нюхом на людей неординарных, поэтому сотрудников себе подбирал всегда с исключительными способностями. Троих ближайших — Карла Шверцлера и братьев-близнецов Вальтера и Зигфрида Гюнтеров — Хейнкель вполне убежденно считал конструкторами гениальными.

Руководящая, так сказать, общая идея его деятельности укладывалась во внешне предельно простую формулу: «Быстрее! Еще быстрее!» Это относилось не только к скорости полета построенного фирмой аппарата, по и ко времени *проектирования нового объекта, к его сборке, к испытаниям,* к жизни вообще. На фирме бытовало даже особое понятие — темп Хейнкеля! Темп этот был всегда очень высоким, очень «американским».

Вторая по значимости идея, постоянно не дававшая покоя главе фирмы и его сотрудникам, звучала, кажется, весьма знакомо для русского уха: «Невозможного не бывает! Трудности для того и возникают, чтобы их преодолевать».

Всю жизнь Хейнкель стремился к созданию самолетов-истребителей. В этом деле его занимало не столько военное назначение машин данного класса, сколько необходимость достигать самых высоких скоростей. Стихия скорости обладает редкостной притягательной силой.

Первое: знакомство Хейнкеля с летательным аппаратом произошло в 1909 году во Франкфурте-на-Майне на авиационной

выставке. Здесь молодой человек своими глазами увидел нечто, совершенно не укладывавшееся в голове — эти хлипкие сооружения из жердочек и полотна летают? Странно… Но не только удивление испытал он на выставке, а еще и всю примагничивающую силу открывшейся новизны.

Двумя годами позже начинающий инженер построил свой первый самолет, использовав как шпаргалку рисунок биплана Фармана, и не пройдя никакого предварительного обучения, выполнил на нем десять вполне успешных полетов. А на одиннадцатом, 19 июля, произошло непредвиденное — Хейнкель столкнулся с птицей. Авария оказалась тяжелой. Пять недель ему пришлось пробыть в больнице, а следы на лице остались на всю жизнь. С этой поры, с 1911 года, Хейнкель тщательно избегал участия в каких бы то ни было полетах, но авиации не изменил.

В больнице он имел достаточно времени, чтобы хорошенько взвесить все «за» и «против», и решил в пользу летного дела, избрав для себя конструкторскую стезю. Молодая *самолетостроительная фирма «Альбатрос» принимает его на* работу. Хейнкель проектирует моноплан, следом — биплан, он специализируется на постройке гидросамолетов. Приближение войны заставляет конструктора, кажется, даже раньше профессиональных военных, задуматься над боевыми возможностями авиации. Он проектирует самолет-разведчик, пока не вооруженный. Хейнкель хочет дать командованию «зоркий наблюдательный и бескомпромиссный глаз», а исподволь, по собственной инициативе, он занимается теорией бомбометания.

Как закончилась первая мировая война известно. Самолетостроение в Германии было практически пресечено. Хейнкель обосновывается в родном Грюнбахе, открывает механическую фабричку и занимается всем понемногу, в частности, переделывает военные автомобили для мирных нужд.

Но тот, кто однажды прикоснулся к самолетному крылу, не расстается так просто с авиацией. И Хейнкель вынашивает вроде бы совершенно безумную идею — он замышляет построить летательный аппарат, который можно будет поместить в… подводную лодку! Ему видится маленькая, быстро разбираемая и собираемая машина, лишенная привычного нагромождения раскосов, стоек, подкосов. И он строит самолет невиданных доселе очертаний — биплан со свободнонесущими крыльями, четыре человека разбирают машину за… 22 секунды! Сборка занимает 31 секунду. Самолетик помещается в контейнер 6 × 1,5 метра. Американцы и японцы приобрели два диковинных биплана

Хейнкеля, запомнив имя конструктора. Он, продолжая работать, строит моноплан-разведчик дня шведов.

Вообще-то с заказами туговато, но 1 декабря 1922 года Хейпкелю все же удается основать собственную самолетостроительную фирму. Он готов исполнять штучные заказы, гарантируя высокое качество и быстроту проектирования любых самолетов. Ему тридцать четыре года, он вынужден действовать в обход ограничений, наложенных на самолетостроителей Германии. Он изворачивается. В двадцать четвертом году получает заказ на самолет-разведчик HD-17 с мотором в 450 лошадиных сил. Эта машина развивает 220 километров в час, скорость, по тем временам, выдающуюся! HD-17, между прочим, с успехом летает в Липецке, где вплоть до 1933 года идет не афишируемая, но вполне планомерная подготовка офицеров люфтваффе.

В самом начале повествования я заметил, что многие машины Хейнкеля выходили под малообъяснимыми литерами. Это не случайность: фирма путала «имена» машин, чтобы легче было сдавать запрещенную военную продукцию заказчикам — Японии, Швеции, Турции, СССР. А самолеты Хейнкель строил самые разные, в числе неожиданных типов были и машины, способные взлетать с палубной катапульты корабля.

В 1925 году Хейнкель через США отправляется по делам в Японию, по дороге выясняет — фирма «Хейнкель» хорошо известна уже в обоих полушариях. Чем? Новаторством и высоким темпом решения самых сложных проблем!

За несколько дней до наступления 1926 года Высшая техническая школа Штутгарта жалует Хейнкеля званием почетного доктора. Стоит заметить: эту уважаемую школу почетный доктор не закончил, прервал свое студенчество в ней потому, что уж очень человеку не терпелось строить настоящие самолеты… Потом были и другие награды, но это признание, первое, Хейнкель ценил особенно высоко.

Но вернемся к интересу Хейнкеля к катапультам. Сама проблема не отличалась новизной: первый самолет братьев Райт стартовал с помощью катапультного ускорителя. Но Хейнкель глубоко вгрызается в теорию катапультирования, рассматривая возможные аспекты укороченного взлета. Результат? На трансокеанском лайнере «Бремен «появляется сооружение К-1. С этой катапульты 22 июля 1929 года благополучно стартует специально построенный самолет HE-12. Покрыв 400 километров за два с половиной часа, самолет привозит в Нью-Йорк 11000 писем! Так начинается отработка скоростной доставки почты из Европы в Америку. Не надо забывать — регулярных полетов с

материка на материк еще не было, и сокращение срока доставки корреспонденции даже на одни сутки ценилось чрезвычайно. Катапультные взлеты имели успех. Вскоре и второе судно «Европа» получило хейнкелевское оборудование. А на фирме проделывали работы над широчайшим кругом проблем, связанных с катапультированием. Исследовали переносимость перегрузок от 4 до 12 «g». Сегодня мы можем оценить, как далеко заглядывали инженеры, практически приближавшие не только будущее современной нам авиации, но, если угодно, и освоения космоса.

Катапульта К-3 с приданным ей самолетом НО-55 — «летающей лодкой», — была создана по заказу нашей страны. Кажется, это был первый случай, когда фирма должна была поставить двадцать самолетов сразу. Прежде такого не случалось, но заказ был успешно реализован. И разведчик со складывающимися крыльями, легко поднимаемый на борт боевого корабля, долгое время служил на охране морских границ России.

Примерно в ту же пору Хейнкель занимается другим пионерным проектом — разрабатывает самолет для быстрой доставки газет. При этом тщательно продумывается множество, казалось бы, самых незначительных мелочей, скажем, как комплектовать газетные пачки, чтобы летчик мог сбрасывать их в пунктах доставки, не теряя времени на посадку, руление, разгрузку. Авиация существует для того, чтобы ни минуты не терять зря!

Когда немцы получили, наконец, легальную возможность открыто конкурировать в постройке скоростных машин со своими победителями, оказалось — прогрессивные идеи в Германии есть, талантливые инженеры — тоже, а вот мощных, высоконадежных моторов, увы, не достает, да что там не достает — просто нет.

У Хейнкеля работают братья Понтеры, эти выдающиеся аэродинамики — подарок судьбы, доставшийся фирме. Они приходят к выводу — пока нет моторов, надо всерьез заняться усовершенствованием самолетных очертаний, исследовать и найти оптимальные варианты компоновки, фюзеляжа и крыльев, тщательно просчитать величины сопротивления шасси, фонаря кабины, исследовать работу воздушных винтов, глубже вникнуть в характер обтекания моделей и прикинуть, что можно улучшить трудами самолетчиков. Короче говоря, аэродинамики полагали — усовершенствованный самолет и без увеличения мощности мотора может залетать значительно быстрее.

В 1931-33 годах время определило — нужен скоростной пассажирский самолет. Пусть не очень вместительный, но

непременно быстрый! И такой машиной занимались все — американцы, мы, французы… Хейнкель не отстает. И тут сказывается прозорливость его выдающихся аэродинамиков, успевших основательно подготовиться к разработке нового самолета.

28 марта 1938 года в воздух поднимается НЕ-70. Эта пассажирская машина сразу же показывает максимальную скорость 362 и крейсерскую — 323 километра в час. НЕ-70 на Парижском авиасалоне — сенсация. Машина поражает знатоков и прежде всего отделкой. *Ее дюралевые крылья кажутся* изготовленными из дорогого полированного дерева. На НЕ-70 устанавливаются рекорды скорости на дистанциях в 500 и 1000 километров без нагрузки, с нагрузкой в 500 и 1000 килограммов. Не каждый самолет-истребитель может догнать НЕ-70! Одновременно с пассажирским вариантом строят НЕ-70 в версии разведчика, ближнего бомбардировщика…

Даже спустя шестьдесят лет, разглядывая изображение этой машины, нельзя не заметить особой красоты и совершенства ее очертаний. И если НЕ-70 не суждено было развернуться во всю широту ее возможностей, причина тому одна — Германия не располагала в то время достойными для такой птицы моторами, а оснащать НЕ-70 роллс-ройсовскими двигателями Хейнкелю препятствовали власти. Тут начиналась политика, которая, к слову сказать, не однажды и много крови попортила этому конструктору, все пятьдесят лет своей практической деятельности не устававшему спешить…

В тридцать пятом году в Германии проводили конкурс на лучший истребитель. Жюри были представлены «Арадо-80», «Фокке-Вульф-159», «Мессершмитт-109» и «Хейнкель-112». Предпочтение было отдано Ме-109, хоть в машине было порядочно слабых мест. Ме-109 поставили на вооружение. Чтобы сохранить монополию фирме пришлось в течение войны пятьдесят раз модифицировать машину. Истребитель «Хеинкель» выпустили малой серией, вооружили им эскадрилью, испытали в боях над Испанией. Летчики высоко отзывались о самолете, отмечали его хорошую маневренность, простоту управления и особо хвалили конструкцию шасси: в отличие от «мессершмитта» «хейнкель» прекрасно держал направление на взлете и на пробеге, и даже при самых неудачных посадках не опрокидывался.

Немецкие историки авиации полагают, что судьба «Хейнкеля» не заладилась скорее по причинам политическим, чем по каким — либо иным. Так или иначе «верха» перенацелили конструктора на создание нового бомбардировщика.

Эта машина — «Хейнкель-111» — задумывалась самолетом многоцелевым и проектировалась в двух версиях — как бомбардировщик и как пассажирская машина. Самолет получился удачным, его много раз модифицировали и использовали не только по прямому назначению, но, например, как противозаградительный самолет, перерезавший особыми ножницами тросы аэростатов противовоздушной обороны. «Хейнкель-111» буксировал тяжелые планеры. Известно и такое: инженерам фирмы удалось поставить два «сто одиннадцатых» рядышком и связать их общим промежуточным крылом. Получилось двухфюзеляжное, пятимоторное чудище. Оно запросто таскало на тросе планер «Гигант» конструкции Мессершмитта. Эти планеры специально построили для оккупации Мальты. Позже сдвоенный «Хейнкель-11 12» использовали в дальних разведывательных полетах: он покрывал в беспосадочном полете до 4500 километров! Последние пятимоторные машины вывозили раненых из-под Сталинграда, принимая на борт по тридцать человек за раз.

Большими машинами Хейнкель занимался вынужденно, в 1939 году построил четырехмоторный пассажирский самолет HE-116, получивший имя «Силезия», который показал скорость 216 километров в час, что для подобного класса тяжелых самолетов было рекордным достижением.

Но душа конструктора оставалась верна истребителям. HE-100 был не просто очередным истребителем, а машиной-мечтой. В мае 1938 года на нем слетал сам Удет и пришел в полный восторг. Мудрено ли — машина прибавила к официальному мировому рекорду скорости сразу 100 километров?! И было совершенно очевидно — 634,320 километра в час далеко не предел! Нацистская пропаганда тут же подняла адский шум вокруг нового самолета, объявив что мировой рекорд побит серийным истребителем Люфтваффе. Надо ли повторять — по части вранья их политическая служба всегда была на «высоте». Весной следующего года молодой летчик-испытатель Ганс Дитерле показывает на HE-100 — 746,6 километра в час. И все равно на рынке немецких истребителей фирме «Хейнкель» места под солнцем не дали. На вооружение машину не приняли.

Однако Эрнст Хейнкель был не только выдающимся инженером — такого предпринимателя, как он, надо было поискать. Он продает HE-100 японцам, они строят машину по лицензии, сколько-то самолетов ушло, кажется, в Румынию, шесть штук купили мы. По утверждению немецкого историка, из HE-100 многое перешло впоследствии в Як-3 и Як-9.

Опыт войны показал — иметь разнотипные машины одного

назначения целесообразно: это расширяет тактические возможности боевой авиации. И монополию на истребитель Мессершмитта немцам все равно пришлось нарушить. Правда, более удачливым конкурентом, чем Хейнкель, оказался Курт Танк, автор «Фоккс-Вульф-190».

Но так или иначе, а фирма Хейнкеля процветала и расширялась, были, конечно, всякие сложности, был и политес, отвлекавший от собственно самолетостроительных задач, но производство росло. И здесь, пожалуй, уместно будет небольшое отступление.

Идеи — идеями, но реалии, в том числе и самолетные, создают люди. Предприниматель Эрнст Хейнкель хорошо понимал это. Под его личным присмотром, за счет фирмы построили дом здоровья, спортивный зал и площадки, плавательный бассейн, организовали врачебный надзор за всеми сотрудниками, наладили стоматологическую службу, общественное питание, возвели подсобные цеха — мясной, овощной, содержали собственную пасеку.

Позже, когда Хейнкель приступил к исследованию проблем реактивного полета и подбирал летчика-испытателя на эту сверхрискованную работу, его выбор остановился на Эрихе Варзице, он объяснил: «Учтите, кроме несомненных профессиональных достоинств, он же холостяк!» Пожалуй, такой штрих к портрету капиталиста Эрнста Хейнкеля не лишний. Что же касается Варзица, его судьбе может позавидовать любой испытатель: перелетав в свое время на всех реактивных «Хейнкелях», Варзиц прожил семьдесят семь лет и умер в собственной постели…

Хейнкель раньше очень многих, еще в начале тридцатых годов, понял, что время поршневых моторов, время самолетов с воздушными винтами подходит к концу. Он усиленно интересуется ракетной техникой. Известно, кто ищет, тот находит. Хейнкель знакомится с молодым фон Брауном, будущим знаменитым автором крылатых ракет ФАУ. Одержимый идей достижения высоких скоростей, Хейнкель поверил в фон Брауна и принял самое деятельное участие в его работах по созданию самолетного ракетного двигателя. Не стану подробно рассказывать, как шаг за шагом приближался Хейнкель к новым рубежам, тут были и испытания пороховых ускорителей, что сокращали взлетную дистанцию перегруженного четырехмоторного корабля, были и огневые пробы жидкостного реактивного двигателя на фюзеляже истребителя, превращенного в испытательный стенд, были и рулежки, и подлеты. Не все шло гладко. Например, однажды ракетный двигатель рвануло так, что

самолет развалился на части, а летчика выбросило из кабины. При этом Эриху Варзицу сказочно повезло: он не только остался жив, но даже почти не пострадал. И как только Хейнкель распорядился выделить новую машину для продолжения испытаний, Варзиц сразу же занял место в пилотской кабине.

20 июня 1939 года HE-176 с двигателем конструкции Вальтера совершил первый чистый ракетный полет. Не все пришли в восторг от явного успеха Хейнкеля, Вальтера и Варзица, но так или иначе, подобный полет вскоре был повторен в присутствии самого Гитлера. К удивлению собравшихся на аэродроме, поначалу это зрелище не очень поразило фюрера, он больше интересовался гонораром летчика, а не технической стороной дела, но вскоре, будто спохватился, и удостоил Варзица личной аудиенции. Беседа с глазу на глаз продолжалась двадцать пять минут после чего в кабинет запустили Геринга.

За HE-176 последовал экспериментальный HE-178. Стало очевидным — авиация без воздушного винта жить может и будет, хотя это случится не завтра, хотя придется, вероятно, пролить и пот, и кровь и проявить сверхчеловеческое упорство. Развязанная Германией война сильно притормозил а дел о: фронту нужны были надежные, облетанные самолеты, много самолетов…

Имя Ганса Охайна, еще в 1935 году, запатентовавшего турбореактивный двигатель, до поры до времени находилось в тени. Ему никто не мешал заниматься своим изобретением, но не находилось и желающих всерьез помочь. Ситуация типичная — изобретатель, первооткрыватель годами, а случается и всю жизнь вынужден доказывать, что он не просто толковая голова, а в чистом виде — гений… Судьбы Охайна и Хейнкеля пересеклись весной 1936 года. Едва ознакомившись с идей молодого изобретателя, Хейнкель почуял — тут что-то есть. Новый двигатель даст невиданную еще скорость. Это 900, 1000 километров в час! Устоять перед таким искушением Хейнкель, понятно, не мог.

Конечно, идея создания и практического использования турбореактивного двигателя носилась в воздухе, но ведь самой идеи мало, нужно располагать возможностью ее реализовать. Хейнкель, не жалея средств и сил, способствует созданию турбореактивного двигателя Охайна. Он строит специальный самолет под этот двигатель, и 27 августа 1939 года Эрих Варзиц поднимает HE-178 в воздух. Спустя годы летчик так вспомнит об этом дне: «Я сразу почувствовал себя в этой машине совершенно спокойно, и не боялся, что у меня кончится горючее. Неоднократно пытался убрать шасси, но, увы… Впрочем, это не имело особого значения — с выпущенными или с убранными

колесами самолет летел. Летел! Все рули действовали, почти нормально, турбина размеренно пела свою высокую песню. Это было прекрасно, не ощущалось ни ветерка, солнце светило совсем низко над горизонтом. Указатель скорости показывал — 600. Для первого раза мне нельзя было прибавлять скорость…» Вот так лирически вспоминал первый турбореактивный полет этот очень удачливый испытатель.

Теперь реактивные самолеты овладевают всеми помыслами Хейнкеля. На фирме строится HE-280, двухдвигательный реактивный истребитель. Машина опирается на трехколесное шасси, это должно облегчить взлет, струя выходящих газов не будет бить в землю, упростится руление. Хейнкель торопится (он в курсе дела — у Мессершмитта строится аналогичная машина — Ме-262), поэтому, не дожидаясь доводки двигателя, HE-280 поднимают на буксире, как планер. Первый полет 22 сентября 1940 года выполняет Пауль Бадер. Все довольны: Хейнкель опережает Мессершмитта. Но через несколько дней происходит обрыв буксировочного троса, HE-280 садится на вынужденную вне аэродрома. Машина бита. К 30 марта 1941 года машину восстановили и поставили на нее двигатель, так что Фриц Шефер получает возможность взлететь, сделать малый круг над аэродромом и благополучно сесть. Хейнкелю важно застолбиться, а подробности — следом. Немецкие источники иначе как первым в мире полетом реактивного истребителя это событие не именуют. Кто и в какой стране не бился и не бьется за национальный приоритет? Но я не склонен увлекаться определениями «первый», «первейший»: слишком много проколов случалось уже на этой стежке. Все-таки существеннее жизненность новизны, ее практическая польза, а звон, которым славят наипервейших, ну да бог с ним.

HES 8 — так назывался турбореактивный двигатель, что стоял на HE-280. За коротеньким обозначением — роман и драма. К Хейнкелю перешла старейшая моторостроительная фирма «Хирт-мотор», созданная одним из пионеров немецкой авиации, казалось, дело развивается. Но в серию пошел Ме-262, а HE-280, который решено было использовать в ограниченном числе экземпляров для облета новых двигателей и чисто исследовательских полетов. Впрочем, судьба фашистской Германии была уже решена, и никакие самолеты не могли ничего изменить…

В связи с HE-280 хочу сделать только одно замечание — на машине было установлено катапультное кресло. Впервые. Вы помните, как еще в двадцатые-тридцатые годы Хейнкель исследовал катапультные устройства? И ведь не зря: 13 января

1943 года с помощью катапультируемого сиденья была спасена первая пилотская жизнь.

Конечно, Хейнкель тяжело переживал приближавшуюся капитуляцию своей страны, он не мог не понимать, что закат близок. Но работать продолжал. Создал проект HE-343, четырехтурбинного бомбардировщика, расчетная скорость — 800 километров в час, бомбовая нагрузка 2–3 тонны. 6 декабря 1944 года совершает первый полет одноместный истребитель HE-162. Эта странная на вид машина — двигатель лежит у нее на фюзеляже — уже в апреле 1945-го (чувствуете отчаянный темп?) запускается в серию…

Но до капитуляции остается лишь несколько недель. По окончании войны в конструкторских бюро Хейнкеля остались невостребованными такие проекты как P-1077 — бомбардировщик, P-1078 — самолет на стреловидных крыльях (мечта о скорости не покидала Хейнкеля до самого конца). Проект P-1180 — летательный аппарат вертикального взлета и посадки, фюзеляж, напоминающий ракету, охватывало кольцевое крыло.

Однако времена переменились. Пять лет бездействия, мучительный процесс денацификации с пребыванием в спецлагере, с допросами, принудительная командировка в Англию, где велись исследования самолетов Хейнкеля, захваченных в качестве трофеев. И попытки всплыть. Был заказ из Югославии, из Египта, но начинание потерпело неудачу. Хейнкель занимается мотоциклетными моторами, строит мотороллеры, мопеды, возвращается, наконец, в самолетостроение в несколько неожиданном качестве — в фирме, объединившей Мессершмитта и Хейнкеля, строятся по лицензии двухместный тренировочный «француз», за ним — «итальянец-штурмовик, наконец, истребитель-«американец»…

Хейнкель успел написать мемуары, отпраздновать семидесятилетие, и 30 января, буквально, через несколько дней после юбилея, отмеченного широко и торжественно, скончался. Он умер от кровоизлияния в мозг, не приходя в сознание.

Герой и кавалер

Однажды он спросил у меня: «А знаете, сколько у меня орденов Ленина?» Признаться, очень удивившись вопросу, ответил: «Если не ошибаюсь, шесть…» Он засмеялся: «Ошибаетесь — восемь…»

Писать об Александре Сергеевиче Яковлеве — задача чертовски трудная: он сам написал о себе много, он заботился о постоянном переиздании своих книг, за эту свою литературную деятельность заслужил даже упрек Хрущева: вы кто — писатель или конструктор?.. Упрек, на мой взгляд, более чем странный, но, как говорится, из песни слова не выкинешь. И потом: о мертвых — или хорошо, или ничего. И все-таки написать я должен.

Мое первое приближение к Яковлеву состоялось в довоенное еще время. Шел я, курсант Сталинского районного аэроклуба, по бровке летного поля и увидел вдруг неземной красоты самолет — белый-белый, с красной окантовочкой, весь обтекаемый, весь зализанный… В сравнении со стариком У-2, на котором я только-только вылетел самостоятельно, да что там говорить — никакого сравнения быть не могло. Вдруг окликнул меня Иван Карташов, знаменитейший планерист своего времени: «Э, курсач, слетать хочешь? — И показывает на чудо-машину, — в Тушино и обратно смотаемся». Карташову нужен был пассажир, чтобы держал на коленях какую-то круглую железяку. Положить ее на заднее сиденье — рискованно: а ну, как скатится на пол и заклинит педали?! Понятно, я немедленно согласился. В тот день и состоялось мое первое знакомство с самолетом УТ-2, детищем Яковлева.

УТ — учебно-тренировочный. Первоначально машина именовалась АИР-Ю, в честь Алексея Ивановича Рыкова, председателя Совета Народных Комиссаров. До времени, когда Рыков был объявлен врагом народа, уничтожен и предан анафеме, «аиров», начиная со своего первого бипланчика АИР-1, Яковлев построил, если не ошибаюсь, четырнадцать. Но с известного момента аббревиатуру АИР Яковлев не расшифровывал, старался и не упоминать, обходясь либо условной нумерацией — Я-1, Я-4, Я-6 и т. д., либо еще проще — «новая машина…», «следующая наша машина…»

Свой конструкторский путь Александр Сергеевич Яковлев начал весьма нестандартно: подростком, еще школьником он построил планер, прорвался с ним в Коктебель, участвовал в слете планеристов. С этого времени и прикипел всей душой к авиации. Но этого мало — прикипеть, как внедриться? Молодой

Яковлев пошел искать протекции к известному конструктору, человеку изобретательному, в ту пору популярному Пороховщикову, но, увы. Пробившись в мотористы, работая на Центральном аэродроме, на знаменитой Ходынке, он атакует Арцеулова, следом — Ильюшина и находит понимание. С одержимостью юноши, поверившего в свою планиду, он строит на средства Осоавиахима свои первые самолеты. Арцеулов и Ильюшин помогают напористому конструктору добрым советом, учат его, выражаясь языком истребителя, прикрывают от наскоков принципиальных противников самодеятельности. Один из первых своих «аиров» сам Яковлев называет «воздушным автомобилем». Полностью деревянная конструкция, крыло верхнего расположения, четырехместная кабина, шасси не убирающееся, машина — проще некуда, а главное — очень невзыскательная к аэродрому, вернее способная взлетать и садиться вообще вне специально подготовленной площадки… На этом «воздушном автомобиле» летчик-испытатель Пионтковский понаделал переполоху. Вылетев с Центрального аэродрома без заявки, он приземлился у ворот дачи Рудзутака, заместителя председателя Совнаркома. Правда, Рудзутак высказал желание поближе познакомиться с новым самолетом. Не прошло и часу, прискакали верхом Ворошилов и Микоян выяснять, что за нарушитель вторгся в зону правительственных дач… Эта выходка Пионтковского популярности Яковлеву, конечно, прибавила, хотя и сама по себе машина рекламировала своего конструктора самым достойным образом. Первые «аиры», легкие и простые, участвуя во многих перелетах, что были тогда в большой моде, постоянно пожинали лавры победителей. В конце концов, Яковлев был поощрен за свою активную конструкторскую деятельность, чем бы вы думали? — его зачислили слушателем Военно-инженерной академии имени Жуковского. Мотористом он конструировал спортивные самолеты и подвергался, как водится, гонениям — больно умный! У нас больно умных не любят. А вот, когда фактически сделался заметным строителем спортивных машин, ему милостиво предоставили возможность учиться на конструктора.

УТ-2, поразивший мое мальчишеское воображение благородством очертаний, а в воздухе, на обратном пути из Тушино в Измайлово, мягкостью и простотой управления (щедрый человек Карташов дал подержаться за ручку и даже помог завязать пару петель на дальних подступах к нашему аэродрому) оказался очень нужным самолетом. Авиация переходила на скоростные машины, монопланы решительно вытесняли бипланы. И сколь ни хорош был У-2, потребовался

учебный аэроплан иного класса. Им как раз и оказался УТ-2. Дорога ложка к обеду!

Яковлеву, вытесненному с Центрального аэродрома, выделили с превеликим трудом часть помещения… кроватной мастерской. Апартаменты были, прямо сказать, не блеск, но законная и постоянная прописка в Москве чего-нибудь да стоила! Усилиями яковлевцев, тогда в тридцатые годы, этот отряд энтузиастов был не очень велик, с помощью покровителей и болельщиков авиации, удалось занять всю территорию кроватной мастерской, на чистом энтузиазме превратить захламленное помещение в нечто похожее на производственные мастерские и ощутить себя фирмой!

УТ-2 строился серийно. Следом появился УТ-1 — одноместный тренировочный пилотажный крошка-сам о лет. Все складывалось для Яковлева исключительно удачно: рос интерес к спортивной авиации, развертывалась сеть аэроклубов, готовились тысячи новых пилотов, все чаше слышалось: если завтра война… еще не песенная строчка, а утверждение, закамуфлированное слегка условным союзом.

На одном из показов спортивных самолетов на аэродром приехали внезапно все главные лица страны, включая Сталина. Яковлев был представлен вождю. Тот поинтересовался его машинами, между делом выяснил, что такие замечательные самолеты, как УТ-1 и УТ-2 строились в кроватной мастерской. Нетрудно себе представить сталинскую реакцию… Удивительнее другое — товарищ Сталин не просто запомнил приглянувшегося ему молодого конструктора, но поверил ему безгранично, поверил на всю жизнь. В книге «Цель жизни», вышедшей четвертым изданием в 1974 году, спустя двадцать лет после смерти Сталина, Яковлев панегирически воздает должное своему покровителю, ни единым словом не коснувшись ужасов его правления. Это тем более странно, что в предшествовавшие годы Александр Сергеевич очень тщательно приводил текст «Рассказов авиаконструктора» в соответствие с требованиями времени…

Перед войной КБ Яковлева специализировалось на самолетах-истребителях. Смело поставив на машину мотор-пушку, стрелявшую через полый вал двигателя, Яковлев достиг замечательного эффекта. Его истребитель получал возможность разить вражеские самолеты с первой удачной атаки. В запасном полку перед убытием на фронт мне случилось слетать на двухместном Як-7 с инструктором Кузьминым. Полет запомнился на долгие годы. Вообще-то, мне, летчику с Ла-5, летать на «яке» не полагалось. Но другой спарки не нашлось, срок проверки техники пилотирования истекал, и командир эскадрильи велел:

лети!

Кузьмин — маленький, щупленький, лысоватый, почему-то откликавшийся на обращенное к нему: «Э-э, мордва!», в управление не вмешивался, замечаний в полете не делал, мне казалось, что ему глубоко наплевать на мои летные достоинства: меня он не учил, не переучивал, а, следовательно, и не отвечал за меня. Выпал случай слетать, полетел. Закончив задание, я вошел в круг и только тут услыхал хрипловатый голос инструктора: «Беру управление. Шасси без команды не выпускай». Кузьмин аккуратно выписал третий, следом четвертый разворот, он опустил нос самолета, планируя на посадку. Я напомнил: «Шасси…» В ответ: «Знаю, держу руку на головке крана…» И тут наш «як» стремительно опрокинулся на спину. Кузьмин продолжал снижаться в положении вверх ногами… Подробности опускаю. Мой инструктор вывернул спарку в нормальное положение перед началом выравнивания и рявкнул: «Шасси, блядь!»…

Зарулили мы на стоянку вполне благополучно. Я, как в армии полагается, поинтересовался: «Разрешите получить замечания, товарищ инструктор?» Он взглянул на меня каким-то отсутствующим взглядом, вроде только что увидел и не очень понял, кто же этот парень, и сказал: «Нормально», — погладил плоскость, хмыкнул: «Этот «яшка» — правая моя рука, а твой «Лавочкин» — левая. — И безо всякой связи с предыдущим изрек со злостью: — Все равно, суки, на фронт меня отправите…»

М не думается этот эпизод характеризует не только старшего лейтенанта Кузьмина, но и «Як», на котором можно было таким необычным способом вырываться на фронт, подтверждая свой патриотизм, свое стремление уничтожать врага…

Як-1, Як-7 с множеством модификаций, Як-3, Як-9 в различных вариациях составили в процентном отношении большую часть самолетов-истребителей, на которых потом и кровью мальчишек-летчиков добывалось наше господство в воздухе, важная составляющая окончательной победы над германским фашизмом. Сегодня, наверное, уже не стоит подробно описывать каждый самолет, высвечивать, так сказать, персональные особенности модификации, подчеркивать преимущества и отмечать недостатки в сравнении с предшественником. Но об одном сказать надо — «Як-1» заявил свое преимущество в скорости, а последовавшие «яки» прилежно увеличивали разрыв в максимальных скоростях с другими самолетами-истребителями. Большинство самолетов Яковлева, кроме Як-3, были преимущественно деревянной конструкции с минимальным использованием металла, а это в военное время

давало машине громадное преимущество. И еще «яки» были удивительно покладисты, они прощали молодым совсем, можно сказать, зеленым пилотяжкам, что приходили на войну прямо из лётных школ, подготовленными плохо, торопливо, самые грубые ошибки.

Длительная работа Александра Сергеевича над учебными и спортивными самолетами, не прошла даром: «вирус» простоты, что называется, проник в кровь конструктора.

А теперь я перенесусь на несколько лет вперед, во времена уже послевоенные.

Соседка крикнула под моей дверью: «Толя, к телефону! Тебя Яковлев спрашивает». Я выскочил в кошмарный коридор нашей коммуналки в твердой уверенности, что звонит мой коллега по секции детских и юношеских писателей. «Привет, Юрка, ну, что у тебя стряслось?» — поинтересовался я с ходу, прямо сказать без особой почтительности. «Это Александр Сергеевич Яковлев говорит…» — произнес солидный, уверенный голос. Признаюсь, я не сразу сообразил, какому же Яковлеву я понадобился, а когда дошло, удивился. Вскоре выяснилось, Александр Сергеевич увидел у кого-то мою книжку, вышедшую года два назад, «Вам — взлет!» Попытался купить, не вышло, а книжка его заинтересовала, и теперь он просил посодействовать. «Если не возражаете, я подошлю к вам шофера», — предложил «Як». Но я возразил: «Александр Сергеевич, мне сейчас к зубному врачу, а это буквально через дорогу от вас, мне будет проще занести вам книгу, если вы распорядитесь относительно пропуска».

Так впервые я очутился в служебном кабинете Генерального. Произошел обмен любезностями, а затем — и книгами. Яковлев подарил мне «Записки авиаконструктора» и тут же поблагодарил за оформление моей книги «Вам — взлет!» В первый момент я не понял — почему за оформление? «Столько наших машин изображены в вашей книге, — поскромничал Генеральный, — я даже не ожидал…» На своей книге Яковлев сделал весьма уважительную надпись, ну и я, стараясь не отстать, заметил на титульном листе «Вам — взлет!», что через руки автора этой книги прошли: УТ-2, Як-12, Як-14, Як-7, Як-7У, Як-9, Як-9Б, Як-9Д, Як-9ДД, Як-9Т, Як-3, Як-15, Як-17, Як-18, Як-18А, Як-23, за которые он, автор, пользуясь случаем лично благодарит их создателя. Занятно, Яковлев очень внимательно вчитывался в перечень машин, на которых я летал и вдруг спросил:

«А на Як-11 — неужели вы не летали?» Машина была послевоенная, учебная, еще ее называли — переходной. Сделали Як-11 быстренько, положив в основу Як-3. «Летал, — скатал я, — и довольно много, когда переучивал болгар на Як-23, сперва,

потом — на МиГ-15. «Значит, позабыли, пропустили?.. — улыбнулся Яковлев. «Да как сказать… Як-11 не так просто позабыть, только уж извините, благодарить за него не хочется…»

И пошел у нас долгий разговор о том, что такое хорошо и что такое плохо. Мне всегда казалось, что точка зрении пилота может сильно отличаться от точки зрения конструктора на ту же проблему, возникающую в полете: мы ведь еще воспринимаем каждый летательный аппарат через руки, можно сказать, наощупь. Ощущение машины — особое понятие, тут не обойтись отметками типа «хорошо» или «плохо», тут еще срабатывают — «приятно» или, случается, «противно». Управление самолетом без эмоционального восприятия штука невозможная. Яковлев не соглашался, ссылался на возможность электронного моделирования полета, тогда оно только еще зарождалось.

Этот разговор имел продолжение. Спустя какое-то время, мы встретились вновь и Александр Сергеевич предложил мне написать сценарий документального фильма, посвященного приближающемуся юбилею КБ. Тогда я спросила: кто должен быть главным героем этой картины?» Яковлев усмехнулся: «Вы — автор, автору и решать». Что я должен был ответить, чтобы не покривить душой? «Если решать мне, я готов написать сценарии, где центральной фигурой будет «Як» — самолет, а не Александр Сергеевич Яковлев, академик Герой и прочая и прочая… И не потому, что нынче принято на каждом углу осуждать культ личности, а чтобы не впасть в тяжкий грех подхалимажа. Любимец Сталина, баловень эпохи, он поглядел на меня с сомнением, но от своего предложения не отказался. Сценарий я написал, больше того — фильм «В воздухе «яки» был сделан и вышел на экраны, а как это все происходило, пожалуй, лучше промолчать.

Реактивная авиация началась у нас, как и у всех людей, не вдруг, не моментально, не в одночасье, но первый вылет реактивных самолетов произошел действительно в один и тот же день: первым оторвался от бетона взлетно-посадочной полосы МиГ-9, а несколькими часами позже — Як-15.

Яковлевская машина мне лично показалась более чем неожиданной: винта нет, в носу самолета, извините, дырка… Это было, естественно, первое впечатление. Из дальнейшего знакомства узнал: в хорошо освоенный и прекрасно зарекомендовавший себя Як-3, встроили трофейный немецкий турбореактивный двигатель вместо поршневого мотора конструкции Климова. Конструкторская идея сформулирована была четко: нам срочно нужна переходная машина. Летчики строевых частей, переучиваясь на Як-15, без агитации поймут, что

не так страшен черт, как его малюют. А ужасов вокруг реактивных самолетов успели нагородить больше чем достаточно. Для преодоления психологического барьера и Як-15 и Як-17 были превосходными самолетами при всех их технических недостатках, первым из которых, я бы назвал ничтожно малый запас горючего, вынуждавший уже на взлете думать о посадке. Но все равно, каждый, кто выполнил свои первый реактивный полет на Як-15, улыбался от уха до уха и теми либо другими словами отмечал, во-первых, простоту управления, во-вторых, приятность пилотирования. Дальше шли уже подробности: шикарный обзор, меньше шума, чем в поршневой машине, никаких вибраций.

Як-23, Як-25, Як-28, Як-30, Як-32, Як-36, Як-38… — и это не исчерпывающий перечень самолетов послевоенной реактивной эпохи. Всепогодный истребитель-перехватчик, самолет вертикального взлета, поднимающийся с палубы боевого корабля и возвращающийся на корабль, скрываются за условными наименованиями перечисленных машин. А ведь параллельно из стен КБ вышли Як-50, исполненные во многих вариантах, эти пилотажные машины собрали немало чемпионских лавров и в нашем небе, и в чужом. Добавим новое для конструкторского коллектива Яковлева направление — пассажирские самолеты, назову хотя бы Як-40, Як-42… Видите, я стараюсь, но честное слово, не могу назвать все летательные аппараты фирмы, что некогда зародилась в стенах кроватной мастерской, не украшавшей своим видом Ленинградский проспект столицы.

А теперь хочу еще раз вернуться в служебный кабинет Генерального конструктора, куда меня впервые привела, как было уже поведано, странная случайность.

Тогда, покидая Яковлева, я запомнил: на мраморной полке роскошного камина стоял портрет Сталина. Очень, я бы сказал домашний портрет, почти любительский. И рамка была соответствующая, почти семейная, словно снимок сделан в самой непринужденной обстановке, с одобрения портретируемого. Тогда я не мог предположить, что мне предстоят еще новые встречи с Александром Сергеевичем и даже сотрудничество. Случилось.

Когда я вновь оказался в знакомом уже кабинете, почетное место на камине занял снимок Хрущева. Вот уж поистине получалось — свято место пусто не бывает. С камина на меня глядел этакий дачный, отдыхающий Хрущев — в расшитой украинской рубашке, очень уж свойский. Не знаю, как было на самом деле, а мне показалось — к нему хозяин кабинета вхож, что называется, и в ночь, и за полночь.

А из очередного переиздания яковлевской книги исчезло,

между тем, имя Сталина, слова вождя, что приводились в предипествовавшем издании, зависли вроде бы в пустоте: «Там нам сказали…». Там означало в Кремле, а кто сказал, можно было только догадываться.

Ну, а время, понятно, на месте не стояло. И мне удалось повидать сперва осиротевший камин, а несколько позже украшенный большим портретом Брежнева, забранным в полированную рамку из нержавейки.

Сравнительно недавно молодой болельщик авиации — такие, представьте, еще не перевелись, задал мне неожиданный вопрос: «Правда, что вы знали Яковлева, скажите, как вы к нему относитесь?»

Я обожал в свое время Як-3 и вспоминаю о нем с нежностью и грустью. На многих других «яках» я тоже летал — это был самый честный ответ, на который я только способен.

Семьдесят из ста всевозможных…

В сравнительно недавно появившейся отечественной авиационной энциклопедии «Ту» — самолетам и их создателю академику Туполеву отведены одиннадцать страниц. Случай в практике такого рода литературы небывалый. Пожалуй, только Рентген (смотри БСЭ) может потягаться с Туполевым. Три строчки из тех одиннадцати страниц: «Под руководством Т. спроектировано св. 100 типов самолетов, 70 из к-х строились серийно. На его самолетах установлено 78 мировых рекордов, выполнено ок. 30 выдающихся перелетов».

Есть над чем задуматься всякому неравнодушному к авиации человеку. Какой пробивной силой должен обладать человек, не говоря уже об инженерном его таланте, чтобы так сыграть. 70 из 100 возможных! Скольким конкурентам Туполева, не уступавшим Андрею Николаевичу талантом, удалось довести до неба одну-другую машину, а остальные так и не поднялись с голубоватых ватманских листов, навеки осев в секретных и несекретных архивах.

Туполев-конструктор — фигура широко известная, хотя бы потому, что миллионы пассажиров покрыли на его самолетах, начиная с маленького АНТ-2, включая сверхзвуковой Ту-144 и еще широко эксплуатирующийся Ту-154 — астрономическое число километров над всеми материками Земли.

А вот Туполев — живая легенда — больше известен в кругах авиационной публики. Разумеется, любые легенды не бывают стопроцентно достоверными, фактологически безупречными. Но я думаю, ничто так убедительно не рисует облик человека, его особый стиль, уникальность характера, как бережно хранимые в народной памяти предания, анекдоты, байки — свидетельства почтения к дорогому людям герою, со всеми его слабостями и забавными оговорками, с чудинками и неожиданными выходками.

Вот построен первый опытный экземпляр бомбардировщика, что получит широкую известность под именем ТБ-3. Машина получилась по тем временам не просто большая, а в представлении летающего народа — сверхогромная. На самолете стояли четыре мотора и, стало быть, четыре воздушных винта. Приступают к пробному запуску. Как только заработали внутренние двигатели, возникла адская вибрация. Проверили винты. Тщательно искали источник вибрации, не нашли. Повторяют запуск. Трясет.

После очередной неудачной пробы Туполев приказывает

пилить кончики винтов. Механик упирается, хотя укоротить деревянные лопасти труда не составляло, но «резать винты — это же вредительство!» — полагает механик. Голы были тридцатые, опасные годы, так что механика понять можно. Минут пятнадцать идет отчаянная перебранка. Туполев настаивает и добивается своего — кончики лопастей срезают. Запуск — вибрации как никогда и не бывало. Так и пошел в серию ТБ-3: внешние винты с закругленными кончиками лопастей, внутренние — слегка укороченные, с прямым срезом.

Через несколько лет американцы математически доказали правильность такой формы лопастей. Молодые конструкторы — к Андрею Николаевичу: «Как вы тогда еще догадались?» Он только усмехается в ответ: «Наверное, проинтуичил».

Прошли годы, многое изменилось в жизни — Туполев — восходящая звезда отечественного самолетостроения, он побывал на вершине славы и четыре года пробыл за тюремной решеткой в числе «врагов народа» безжалостно и несправедливо осужденных. И снова — взлет: награды, звания, депутатство, генеральские погоны.

В конструкторском бюро Сухого, только что обретшего самостоятельность, Туполеву показали чертежи нового самолета. Он вроде бы мельком взглянул на изображенную машину и красным карандашом перечеркнул хвостовое оперение: «Боюсь, по этой раме фюзеляж переломится». Засуетились, забегали. Проверили все расчеты — вроде ошибки нет. Изменять конструкцию не стали. Видно решили молчком: и на старуху бывает проруха… Во время третьего или четвертого испытательного полета на посадке хвост обломился точно по туполевскому «карандашу».

В КБ пришел новый сотрудник — свежеиспеченный инженер, выпускник МАИ. Выделили молодому человеку место в чертежном зале, дали первое, не бог весть какой сложности, задание: считай, черти, самоутверждайся, мол, парень, показывай на что способен. И он старался. Увлеченно трудился, даже не заметил, как к нему приблизился сам главный, встал за спиной и заглянул в чертеж. Что-то Туполев там усмотрел и тронул новичка за плечо. А тот, не оборачиваясь, как двинет локтем: «Не мешай! Не видишь — я занят!» Опешивший Туполев отработал задний ход и исчез. Ну, а доброхоты тут же, конечно, новичку объяснили, кого он двинул и послал подальше. От души советовали: беги — извинись! АНТ — мужик крутой, он тебя наверняка запомнил. Съест! Однако молодой человек оказался с характером и извиняться пошел только в обеденный перерыв, чтобы не отрываться от работы.

«Так-так, извиняться пришел?! — сказал Туполев. — Зря, пожалуй: я уже порадовался — раз не бежит кланяться, значит, цену себе знает. Мне такие нужны».

Бомбардировщик Ту-2, один из самых удачных боевых самолетов периода второй мировой войны, создавался в условиях более чем просто трудных — его проектировали в ЦКБ-29, организации зарешеченной, входившей в структуру НКВД. Ошибаться заключенному было более чем опасно, хотя нетрудно понять, что создать новый самолет, не допустив ни единой ошибки, ни малейшего просчета, практически невозможно. И вот прибегают к Туполеву: «Андрей Николаевич — беда! Крыло не стыкуется… Что делать?» Не задумываясь и минуты, он распоряжается: «Несите сюда, я посмотрю». Люди переглядываются. Сказать легко — несите сюда… «Оно же не пройдет!» «А мне выходить не полагается. — Невозмутимо поясняет Туполев. — Разберите стенку…»

Сделали пролом в стене, притащили крыло к конструктору или конструктора доставили к крылу — не суть! Суть в характере — человек знал себе цену и умел поставить себя в любых условиях!

Позже, на подмосковном аэродроме летчик, испытывавший СБ, поставленный на экспериментальное трехколесное шасси, заметил на краю рулежной полосы Туполева. Тот внимательно приглядывался к измененной компоновке машины. Летчик выключил двигатели и на какой-то момент засомневался — а можно ли ему подойти к заключенному конструктору. Впрочем, долго гадать не пришлось: Туполев подозвал его и принялся задавать вполне деловые вопросы, касающиеся нового шасси, и неожиданно оборотясь к своему «ангелу-хранителю» властно крикнул: «А ну-ка, Коля, одна нога здесь, другая там, слетай к машине и принеси портфель…»

Капитан с неавиационными петлицами на гимнастерке оказался шустрым малым, обернулся мигом.

Туполев — разный и непредсказуемый. Его многолетний сотрудник и друг Леонид Кербель вот такими словами охарактеризовал человека: государственный деятель, обаятельный собеседник, ученый, ревностный ученик, энциклопедист, организатор-общественник, штатский человек, тактик и стратег, кинооператор-любитель, библиофил, турист и рыболов… Этого достаточно протяженного ряда Кербелю показалось мало. «Если добавить… увлеченность и трезвость мысли, прогрессивность и… разумный консерватизм, демократизм и властность, бунтарство и самодисциплина… жизнелюбие и аскетизм, масштабность мышления и скрупулезная

придирчивость при анализе частных вопросов…» Остановлюсь, пожалуй, перечисленного уже с избытком хватит, чтобы кое-что понять во всплесках судьбы сына рядового российского нотариуса, признанного во всем мире.

С борта Ту-114, выполнявшего очередной рейс Хабаровск — Москва, пришла тревожная радиограмма: на взлете оборвалась тяга передней стойки шасси, нога не убралась. Командир корабля решил идти в Москву. За долгие часы полета выработается горючее и аварийная посадка на облегченной машине даст ему шансы сохранить самолет и пассажиров. Невозможно описать часы ожидания, часы неопределенности и сомнений… Почему срезало тягу? Как поведет себя самолет при нештатной посадке? Туполев приехал на аэродром за час до приземления. Нервничал. А командир корабля действовал расчетливо и уверенно насколько это возможно в подобной ситуации. «Пассажиров — в хвост! Экипажу страховать людей в момент касания бетона. Бортинженеру быть готовым вытащить меня из кресла, если загоримся». Командир предусмотрительно открыл форточку, приготовился высунуть голову, если на пробеге задымит обшивка и дышать в кабине сделается невозможно.

Основные колеса коснулись бетона, медленно, медленно опускается нос, лишенный передней опоры. Наконец громадина-машина останавливается. Все целы, все живы и невредимы, самолет пострадал незначительно. И вот глаза в глаза встречаются Генеральный и командир корабля…

«Орел! Герой! — торжествует Туполев, — проси чего хочешь! Не скромничай, проси… Расстараюсь».

Набежавшие зеваки замерли — интересно, что попросит этот широкий в плечах, кудлатый, большой пилотяга, поглядывающий на Туполева несколько с высоты роста. «Помогите, Андрей Николаевич, перейти на Ил-62…»

Последовала немая сцена, не уступающая концовке гоголевского «Ревизора». Следом реплика самого: «А ты силен, сукин сын, однако помогу». Позже пилот получил орден и перевод на Ил-62. Помог Туполев.

Окружающих он поражал постоянно. Рассказывают — приехал на провинциальный завод, предприятие не образцово-показательное, но работающее на фирму. Туполева встречали с помпой, у ворот. Только в главный корпус он не пошел, а сторонкой, сторонкой — в тылы направился. Подергал носом, нагнулся к директорскому уху и о чем-то спросил. Тот растерялся, но… Короче говоря, Туполев привел директора к сортиру для рабочих. Остановился и повел беседу о том, о сем, а заведение смердит, но гость и бровью не ведет. Продержал минут

пять директора в напряжении, прежде чем сказал: «И тебе не стыдно? Смотри, другой раз приеду, проверю, если снова такую вонь обнаружу, берегись!»

После войны на территории Советского Союза оказалось несколько Б-29 «летающая крепость». Легенда гласит, будто сам Сталин поставил перед Туполевым задачу наладить серийный выпуск «летающих крепостей». Андрей Николаевич предложил было бомбардировщик усовершенствовать, есть, мол, для этого большие возможности. Но вождь распорядился: никакой отсебятины, все должно быть один к одному! Это оказалось не так-то просто. Как перевести конструкцию в метрические меры, уложившись в отечественные нормы прочности? А где взять соответствующие двигатели? Что делать со спецоборудованием? У американцев оно весило во много раз меньше, чем у нас. И тем не менее машину построили, но не совсем один к одному. Туполевский Ту-4 был несколько тяжелее, а сроки представления государственной комиссии приближались, надо было докладывать самому — ваше задание выполнено. И Туполев объявил за каждый килограмм скушенных хвостиков от болтов, за экономию веса на разной мелочишке — премия! «Лишний вес» несли в кепках, в случайной мелкой таре. Расплачивался Генеральный конструктор щедро, как обещал.

Увы, никакая гениальность не спасает человека от старости. Старел и Туполев. Давно миновала пора, когда он самолично испытывал в полете планер, построенный студенческими руками, когда азартно гонял на аэросанях, приводя в смятение окрестных лошадей, когда вопреки всем запрещающим инструкциям отправился в испытательный перелет, прихватив с собой семью, и узнал каково садиться на вынужденную, да еще вне аэродрома.

Он стал прибаливать. Чаще, чем прежде, искал уединения. Но работал, как обычно, а это значит — много. Строился Ту-144 — сверхзвуковой пассажирский, проект вели отец и сын Туполевы. Возникали, так сказать, нормальные затруднения. Среди прочих — никак не вытанцовывалась конфигурация воздухозаборников. Вариантов испытали порядочно и — не то, не то, не то… Андрей Николаевич вглядываясь в очередные чертежи взял толстый красный карандаш и прочертил, как ему казалось, оптимальный контур. С этим воздухозаборником Ту-144 и полетел.

Он сидел дома, кутался. Его познабливало. Позвонил тогдашний министр авиационной промышленности. Они были на короткой ноге. Видно, министру не понравился голос Туполева и Дементьев пошутил: «Может тебе не врача, а бабу для поднятия тонуса прислать?» Андрей Николаевич и секунды не промешкав, ответствовал: «Спасибо, но сегодня что-то аппетита нет…»

В министерстве шло то ли очередное заседание техсовета, то ли коллегия. Туполев запаздывал, решили начать без него. В середине затянувшегося сиденья он, словно опоздавший школьник, робко протиснулся в дверь и присел на первое попавшееся свободное кресло, оказавшись в тылах президиума. Уселся, стараясь никому не мешать, со стороны казалось — задремывает старик. И вдруг — хихикнул и громко выговорил словцо, которое в те времена произносить вслух считалось неприличным. Замечу, палитрой великого русского языка Андрей Николаевич пользовался широчайшей, в том числе и ненормативной ее частью. Заседавшие во главе с министром сделали вид, что ничего не расслышали, но когда он хихикнул снова и вновь повторил коварное словцо, решили сделать под видом перекура маленький перерыв, а на Туполева натравили его ближайшего и старейшего сотрудника и друга Архангельского, поручив ему выяснить, в чем дело.

И вот со слов Архангельского пошла гулять еще одна байка. Обычно Туполев ходил по заводу в синей сатиновой блузе, напоминавшей облачение художников дореволюционной поры. Просторно, не стесняет движений. Из-под блузы выглядывали генеральские штаны с голубыми лампасами, но Андрея Николаевича это не заботило. И на этот раз он в таком виде вышел в цех, где шла сборка очередного «Ту». Был обеденный перерыв. Стояла непривычная тишина. На высоко раскинувшихся плоскостях машины расселись клепальщицы, перекусывали, о чем-то судачили. Туполев остановился поблизости и, задрав голову, разглядывал что-то на нижней поверхности крыльев. Внезапно девчонка, что сидела наверху, свесив ноги и расслабившись, крикнула: «Эй, дед, чего пялишься? На мне брюки… зря глаза портишь!» Туполев отрегировал мгновенно: «А откуда такая красивая взялась?» Оказалось клепальщицы «не его», с соседнего завода, пригласили на прорыв. Туполева они прежде в глаза не видели. Он спросил бойкую девчонку: «А ты хоть знаешь, кто я?»

«Ты? Поди мастер…» «А вот и не угадала, подымай выше…» «Ну, тогда, может, начальник участка». «Не-е, давай выше!..» «Если скажешь, что ты Туполев, запущу в тебя бутылкой!» — И девчонка замахнулась кефирной бутылкой, сделав при этом страшные глаза… Вот Андрей Николаевич и вспоминал, как дело было, посмеивался и повторял: «Ах, оторва, ах, блядыща… Огонь девка…»

Не знаю, как родятся легенды, но могу с высокой степенью достоверности утверждать — применительно к персоне Андрея Николаевича легенды никогда не иссякали, постоянно множились и с годами разнообразились, рисуя облик весьма человечного человека.

Заканчивая школу летчиков-испытателей, я готовился к вылету на Ту-2. Машина к этому времени, отвоевав войну, устарела и в летно-испытательном институте использовалась в качестве летающей лаборатории. Для чего на этот раз аэродинамики обклеили плоскости шелковыми ленточками, я точно не знал: предполагал — ведут какие-то исследования потоков обтекания. Впрочем, я был тут совершенно ни при чем: мне предстоял получасовый полет для ознакомления с первым в моей жизни двухмоторным летательным аппаратом. И всё. Я уже взялся за лямки парашюта, когда услыхал за спиной писк автомобильных тормозов. Оборачиваюсь, вижу как из бежевой «Победы» выгружается Туполев. Слегка опешив, докладываю, хотя по строгим правилам субординации делать это был не обязан: так, мол, и так, слушатель имярек готовится к ознакомительному полету… Туполев явно меня не слушает, я для него интереса не представляю, он спрашивает: «Для чего этот маскарад налепили?» — и показывает на шелковые ленточки, что развеваются на ветру. Несу нечто несусветное: на предмет определения нарушения ламинариости потока при… «Понял. Скажи мне, парень, чем занимается кот, когда ему делать нечего, знаешь?» Знать, понятно, я знал, но сообщить об этом Туполеву не отважился. Он пояснил мне сам, хлопнул дверкой и уехал. К сожалению, это была моя единственная личная встреча с великим конструктором.

Уже сойдя с летной работы, я всеми правдами и неправдами добыл прямой телефон Андрея Николаевича и отважился попросить его о встрече. Повод, мне казалось, был достаточно убедительным. Мой товарищ по школе летчиков-испытателей Юра Алашеев только-только закончил испытания Ту-104 и с таким восторгом расхваливал машину, что у меня появилось желание написать очерк об этом первенце реактивного пассажирского самолетостроения. Нужно было получить добро у Туполева, иначе через цензуру нечего было и думать пробиться. Звоню. Слышу высокий туполевский голос и сходу начинаю уговаривать Андрея Николаевича уделить полчасика… Он возражает — занят, нет особой необходимости… Я не унимаюсь, пытаясь доказать, что и самому замечательному самолету реклама помешать не может. И получаю урок на всю жизнь — вот как следует избавляться от непрошеных посетителей, вообще претендентов на ваше внимание: «Вы очень красноречивы, но я не могу больше злоупотреблять вашим драгоценным временем».

Впрочем, от меня Туполев отделался не совсем.

Следом за Ту-104 на испытания вышел Ту-110. Машину вел мой самый близкий друг Дмитрий Зюзин. И я уговорил Митю, вступив со мной в соавторство, «принять» на себя Туполева —

добиться у него разрешения и поддержки для издания книжечки о Ту-104.

К старику Митя проник без особого труда: ведущий летчик-испытатель как-никак. Не помню уже, кто кому рассказал — Туполев Зюзину или Зюзин Туполеву, как *в Лондоне,* куда на Ту-104 прилетел Алашеев, переодетый в новенькую форму гражданского пилота, он обнаружил в баре летного *клуба свой увеличенный портрет в подполковничьих погонах* и со всеми регалиями… Этот эпизод и послужил поводом для разговора о бдительных умниках и сверхбдительных дураках, ставящих страну в неловкое положение. А дальше все пошло, как по маслу — Зюзин попросил, а Туполев разрешил написать нам о Ту-104. Когда мы работу завершили, собственноручно завизировал наш скромный труд. В результате «В небе Ту-104» оказалась первой брошюрой, в которой были обнародованы многие технические данные этого, ставшего с годами историческим самолета. Историческим не просто фасон де парле, Ту-104 поднят на пьедестал во Внуково. Отлетав свое, машина превратилась в памятник.

Совсем не случайно в этой публикации я не пытался рассказывать о конструкциях, особенностях туполевских машин, не искал возможности кого-то удивить сенсационными подробностями. Перелистав подшивку журнала «Крылья Родины», внимательный читатель найдет массу полезных сведений о творениях Туполева, о дерзких его решениях и неожиданных открытиях. Мне же хотелось напомнить вам — и самые великие люди прежде всего просто люди. Пожалуй, Андрея Николаевича отличало от коллег одно особое свойство — способность заглядывать за горизонт, прогнозировать не только день завтрашний, но и послезавтрашний. И может быть виновата в этом его фантастическая интуиция, которая была дана человеку природой.